

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 84 (1989)

Heft: 3

Rubrik: Der Leser meint

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zur Bahn 2000 im Baselbiet

Eine Rosskur nach Dr. Eisenbart!

Zu dem im «Heimatschutz» 1/89 erschienenen Artikel von Robert Häfelfinger zum Thema «Bahn 2000 und Ortsbildschutz» ist uns folgende Erwiderung zugegangen: «*Robert Häfelfinger* ist Beauftragter der SBB und vertritt in seinem Artikel den Standpunkt seines Auftraggebers, keineswegs aber die Meinung der Bevölkerung des mittleren Ergolztales, das die vier Gemeinden Liestal, Lausen, Itingen und Sissach umschliesst. In der Gemeinde Lausen war die Behörde und die Bevölkerung immer gegen die geplante Linienführung; in Sissach und Itingen stimmten die Bürgerinnen und Bürger an ausserordentlichen Gemeindeversammlungen mit überzeugendem Mehr gegen das von den SBB vorgestellte Projekt und für eine Tunnelvariante. Liestal hat durch ein Ingenieur- und Architekturbüro eine Projektvariante in Tieflage ausarbeiten lassen, das den Bedürfnissen dieser Kleinstadt (Kantonshauptstadt) entspricht. Dies ist die heutige Situation.

Projekt und Kritik

Im «Bericht des Bundesrates über das Konzept der Bahn 2000 und Botschaft über den Bau neuer Linien der SBB» vom 16. Dezember 1985 ist auf Seite 2 die Zielsatzung festgehalten. Diese lautet, in Stichworten:

- häufigere, umstiegsfreie Verbindungen
- bessere Anschlüsse an den Knotenbahnhöfen
- Halbstundentakt auf verkehrsstarke Strecken für Intercity- und A-Schnellzüge
- Neubaustrecken, u.a. Muttenz–Olten.

Auf Seite 38 ist als Nebenbedingung festgehalten, dass die Neubaustrecke von Liestal nach Sissach parallel zum Stammgleis zu führen ist. Diese Nebenbedingung, über deren Bedeutung sich wenige Mitglieder der eidgenössischen Räte bewusst gewesen sein dürften, führte – so unsere Überzeugung – zu einer unnötigen und fatalen *Einengung in der Wahl der Linienführung*. In der Vorlage zur Abstimmung vom 6. Dezember 1987 über die Bahn 2000 stand denn auch *kein Wort über die Streckenführung* in diesem Abschnitt. Diese Tatsache ist endlich zur Kenntnis zu nehmen.

Auf der heutigen zweispurigen Strecke verkehren täglich rund 235 Züge, 190 davon Regional- oder Schnellzüge. Rund 120 Züge fahren *transit*. Eine vierspurige Strecke dürfte – unabhängig davon, wo die Neubaustrecke verläuft – eine mindest doppelt so hohe Kapazität aufweisen. Die vier Gleise dürften also täglich von 450–500 Zügen befahren werden. Dass diese Kapazitäten genutzt werden, dafür wird der zunehmende Druck sorgen, den Güterverkehr Nord–Süd und umgekehrt von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Die zukünftige Verkehrssituation gestaltet sich für Liestal als Kantonshauptort, Sissach als Regionalzentrum und die beiden kleinen Gemeinden Lausen und Itingen unterschiedlich. In Liestal werden Stamm- und Neubaustrecke voraussichtlich parallel geführt werden. Ist diese Parallelführung der Gleise für den Ab-

schnitt Lausen–Sissach und für die Gemeinde Sissach aber ebenfalls erforderlich?

Gemäss Konzept Bahn 2000 sollen in Sissach halbstündlich in jeder Richtung ein Schnellzug und ein Regionalzug halten, d.h. alle 15 Minuten ein Zug. Auf 18 Stunden umgerechnet, halten also täglich nach Erstellung der Neubaustrecke 144 Züge. Die Anzahl der Personenzüge (heute rund 150 Züge) bleibt sich also weitestgehend gleich, nur die Anzahl der Schnellzüge nimmt auf Kosten der Regionalzüge zu. Die Differenz – nämlich 300–350 Züge oder 70% des Gesamtverkehrs – verkehren bei voller Auslastung der Strecke *transit*. Etwa alle zwei Minuten durchfährt also ein Zug die Ortschaften. Dazu kommt, dass in Sissach nur sogenannte B-Schnellzüge halten gemäss graphischem Streckenschema der SBB. Diese wie auch die Regionalzüge benützen aber nur die bestehende Strecke.

ke, und diese Züge lassen sich auch nicht in dasselbe Zeitschema pressen wie A-Schnellzüge und Intercity-Züge.

Diesem Konzept soll überdies die sogenannte Regio-S-Bahn aufgepfropft werden. Am Sinn, sämtliche Transit-Züge – also auch alle Güterzüge – mitten durch ein dichtbesiedeltes Gebiet zu führen, darf gezweifelt werden. Auch sei die Frage erlaubt: Wieviel Bahn braucht der Mensch?

Verniedlichte Eingriffe

Unter dem beschönigenden Titel «Integrale Gestaltung» gibt Häfelfinger eine sehr verharmlosende Beschreibung der vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen. Zwischen den erwähnten Ortschaften wird die vierspurige Strecke durch beidseitige Längswände von 2,10 m Höhe über Schienenoberkante eingehüllt. Da das Terrain aber auf lange Strecken tiefer als der Bahnkörper liegt, wird sich die Mauerkrone 3,00 m und mehr über das umliegende Gelände erheben. Das Tal wird durch einen Sperr-Riegel – eine Berliner Mauer – längs entzweigeschnitten. An der Wirksamkeit der Lärmschutzwände darf nach heutigen Kenntnissen überdies stark gezweifelt werden.

Auf eine Strecke von 6,80 km Länge sollen in den vier Ortschaften Bahnhöfe von insgesamt 1,40 km Länge entstehen. In Liestal und Sissach sind Bahnhöfe von 420 m Länge geplant. Rund zwei Drittel davon sind nichts anderes als verlängerte und entsprechend teure Lärmschutzkonstruktionen. Die überdimensionierten Baukörper sprengen die Proportionen der bestehenden Siedlungen.

Die Aufnahmen der Gipsmodelle der SBB im Artikel von Häfelfinger geben nur ein undifferenziertes, ja falsches Bild der Auswirkungen des gewaltsamen Projektvorstages der SBB. Diese «Märklin-Modellisenbahn»-Perspektive an kleinmassstäblichen Modellen, wie sie die SBB ausschliesslich bei ihren Präsentationen benutzt hat, verniedlicht die vorgesehenen Eingriffe in unzulässigem Mass. Es ist auffallend, dass sich die SBB nur auf starken Druck hin überhaupt bewegen liessen, Profile an Ort und Stelle aufzustellen.

Über die Auswirkungen des Baus des Wiesenbergtunnels auf das Dorf Sissach verliert Häfelfinger kein Wort. Vortrieb und Ausbau des 12,70 km langen Tunnels erfolgen ausschliesslich von Sissach



So würde das Projekt «Bahn 2000» im Westteil des Bahnhofes von Sissach das Ortsbild verändern (Bilder Hugenschmidt).

Voilà comment le projet «Rail 2000» modifierait le site, dans la partie ouest de la gare de Sissach BL.

her. Da der Werkplatz samt Deponien auf der Seite talabwärts des Dorfes liegen, müssen Ausbruch, Baustoffe und Maschinen mehrmals durch das Wohngebiet geführt werden. Alles in allem verpassen die SBB dem mittleren Ergolztal eine wahre Rosskur nach Dr. Eisenbart! Es kann niemals Sinn des *Umweltschutzgesetzes*, der *Lärmschutzverordnung* und anderer Vorschriften sein, unzumutbare Emissionen zu verursachen, um sie dann mit gewaltigen, kostspieligen Massnahmen wieder aus der Welt zu schaffen.

Was tut not?

Andere, bessere Lösungen, die dem Konzept Bahn 2000 ebenfalls entsprechen, werden zu Recht gefordert. Zurückzugreifen wäre auf die *Variante H*, einen Vorschlag der NHT-Projekte der 80er Jahre. Ein Tunnel, beginnend nach Liestal, von 17,20 km Länge würde die Ortschaften Lausen, Itingen und Sissach umfahren. Der Abbruch von Wohnhäusern (Lausen), Absenkung des Trassees (Itingen), kostspielige Lärm-schutzwände und überdimensionierte Bahnhöfe würden vermieden, ebenso die technischen Mängel (keine Überholgeleise) und Gefahren einer vierspurigen Strecke (Unfälle). Das Argument, der Reisende fühle sich wie *(Rohrpost)*-befördert, wenn er anderthalb Minuten länger in einem Tunnel fährt, ist nicht stichhaltig. Dies um so weniger, als auf Wunsch der Gemeinde Muttenz in der Lachmatt der im Tagbau erstellte Tunnelabschnitt zur Erhaltung eines Naherholungs- und Landwirtschaftsgebietes wieder überdeckt wird.

Der Widerstand der Bevölkerung gegen das vorliegende Projekt beruht nicht auf Unkenntnis, sondern im Wissen, dass die Lebensqualität in den betroffenen Dörfern Vorrang hat vor allen anderen Überlegungen.»

Felix Hugenschmidt,
Bauingenieur SIA, Sissach

*

«Eine echte Chance für Basel?»

Der Basler Heimatschutz verfolgt die Entwicklung des in obigem Artikel (Heimatschutz 1/89) beschriebenen *Masterplans Bahnhof SBB* von Anfang an mit grosser Aufmerksamkeit. Gemeinsam mit anderen interessierten Kreisen strebt er die Unterschutzstellung

des Bahnhofgebäudes und der Perronhallen an. Einen gegenteiligen Beschluss des Regierungsrates fochten wir beim Verwaltungsgericht erfolgreich an. In diesem Zusammenhang stösst sich der Sekretionsvorstand an der Schemaskizze für die Fussgängerverbindung über die Geleise, die den genannten Artikel begleitet. Nach unserer Auffassung ist ein Bauwerk der skizzierten Art völlig unvereinbar mit dem Schutz der Perronhallen. Der Verfasser, Kantonsbaumeister *Carl Fingerhuth*, zuständig für Masterplan-Öffentlichkeitsarbeit, begibt sich damit auf Kollisionskurs mit den Erklärungen in der Broschüre «Konzept 86», die dem Stimmvolk als Entscheidungsgrundlage diente. Dort heisst es auf Seite 52: «Die bauliche Substanz und die Funktion von Aufnahmehäusle und Perronhallen sollen erhalten bleiben.»

Namens des Vorstandes:
Dr. Christian Ott

*

Ligerz und die Bahn

Erlauben Sie mir bitte eine Bemerkung zu S.20 in Nr. 1/1989 Ihrer Zeitschrift:

1. Die obere Illustration auf dieser Seite ist völlig überflüssig, denn ihre Aussage ist gleich Null oder weniger. Ein Vergleich der beiden Bildhälften ergibt, dass auf der unteren ein Haus fehlt und – wenn man ganz genau hinschaut – zwei Leitungsmasten wegetouchiert sind. Was ist da von Ortsbildschutz dabei?

2. Die Legende ist falsch. Die Untertunnelung von Ligerz «trug» überhaupt nichts zum Ortsbildschutz bei, denn sie hat noch gar nicht stattgefunden, sondern steht erst im Planungsstadium. Und gegen eine Linienführung, bei der das auf dem unteren Bildteil fehlende Haus abgebrochen werden müsste, ist bereits heftiger Widerstand erwacht. Das in jenem Bereich geplante Tunnelportal – nur der Ortskundige kann es auf dem unteren Bildteil erkennen, weil die Photo viel zu stark verkleinert wurde – wird aller Wahrscheinlichkeit nach weiter nach Osten (auf dem Bild: rechts) verlegt werden müssen.

3. Die Legende enthält (nur nebenbei bemerkt) einen Sprachfehler. Es müsste heißen: «Durch Tunnellegung der Bahnlinie... oder «Durch Untertunnelung des Dorfkerns...».

Prof. Dr. Markus Jenny, Ligerz

Protection de la nature et du patrimoine

pd – Le 2 juillet 1838, la Ville de Neuchâtel a mis sous protection le bloc erratique de Pierre-à-Bot (1352 m³): ce fut en Suisse la première mesure officielle dans le domaine de la protection de la nature et du patrimoine. 150 ans plus tard, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage tire un bilan: dans un opuscule publié à l'enseigne de l'ex-Office fédéral des forêts et de la protection du paysage, est exposé le droit qui régit la protection de la nature et du patrimoine, retracée l'évolution des trois derniers demi-siècles, et présenté ce qui est nécessaire pour l'avenir. Cette brochure d'information, intitulée «Protection de la nature et du paysage: engagement commun de la Confédération et des cantons», décrit à l'aide d'exemples concrets les efforts de ces 150 dernières années, en prenant soin d'utiliser un langage simple et en y ajoutant d'éloquentes illustrations.

La brochure ne se borne d'ailleurs pas à présenter ce qui a été réalisé. Elle a plus encore pour but de montrer la complexité des problèmes liés à la nature et de mettre en relief les mécanismes qui ont entraîné et entraînent encore l'appauvrissement constant de nos sites naturels et cultivés. Elle est donc très actuelle, car propre à susciter une meilleure compréhension et un engagement pour la protection de la nature et du patrimoine. Ces 32 pages avec beaucoup d'illustrations en couleurs s'adressent aussi bien aux hommes politiques, services administratifs cantonaux et fédéraux, organisations de protection des sites et écoles qu'aux simples citoyens qui s'intéressent à la protection non seulement de notre environnement naturel, mais aussi de celui qui a été façonné par l'homme depuis des siècles.

Cette publication, conçue par *M. Robert Munz* et rédigée dans les quatre langues nationales, peut être commandée gratuitement auprès de *L'Office central fédéral des imprimés et du matériel*, 3000 Berne (numéro de commande 310.320 f); joindre une étiquette collante portant l'adresse du destinataire.

Bâtir la campagne

cpb. Voici l'un des ouvrages les plus substantiels et les plus captivants qu'il nous ait été donné de lire et contempler – car il est abondamment et superbement illustré

– en matière d'urbanisme: «Bâtir la campagne – Genève 1800–1860», par *Leïla el-Wakil* (Ed. Georg). Principalement parce que la façon dont le sujet a été traité déborde largement du cadre proprement genevois, on va voir comment. Au début, l'auteur se proposait une étude urbanistique du strict point de vue de l'histoire de l'art: cela eût impliqué une «élection de chefs-d'œuvre» sacrifiant 90% d'un patrimoine extrêmement divers, et qui quasiment commandait d'aborder aussi l'aspect sociologique du développement des maisons de campagne. Car la première moitié du XIX^e siècle, celle de la révolution industrielle, a connu en ce domaine de profonds changements. Au «château», à la maison de maître, ont succédé la demeure bourgeoise, de style néo-gothique ou cottage à l'anglo-saxonne, et bientôt les dépendances à la bernoise – sorte de déclaration d'hélvetisme à la veille du Sonderbund –, pour finir par l'apparition clinquante des édifices de riches étrangers, tel le château Rothschild, qui consacrent la cassure du rapport architecture-nature, et marquent l'avènement de l'éclectisme international.

L'auteur s'est demandé aussi, en cours de travail, quelles raisons poussaient les Genevois – comme l'ensemble des Européens – à construire à la campagne, d'où venait le vent en matière d'architecture, et quelle était la formation professionnelle des bâtisseurs. «On ne pouvait pas mieux que ne l'a fait Leïla el-Wakil, écrit son préfacier *M. F. Loyer*, montrer la structure de l'espace rural sous influence urbaine, dans la ville pré-industrielle. (...) Genève apparaît à l'analyse comme l'un des exemples les plus significatifs de cette démarche dans le contexte européen – une nouvelle Venise que son attrait touristique a promu au rang international.» C'est aussi la conclusion de l'auteur dans son préambule: «Ce n'est pas qu'un travail sur Genève; avant d'être l'étude d'une situation en un lieu donné, c'est peut-être celle d'une situation en un temps donné, Genève n'étant alors que l'exemple, au demeurant spécifique, d'une réalité qui dépasse ses frontières géographiques (...). Or ce temps donné a ceci de particulier d'être une formidable période de mutations, de gestations, d'enfancements que l'architecture, notamment celle de la résidence suburbaine, met particulièrement bien en évidence.»