

"Bahn 2000" und Orstbildschutz : umstrittene Strecke Muttenz-Olten

Autor(en): **Häfelfinger, Robert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **84 (1989)**

Heft 1

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175385>

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

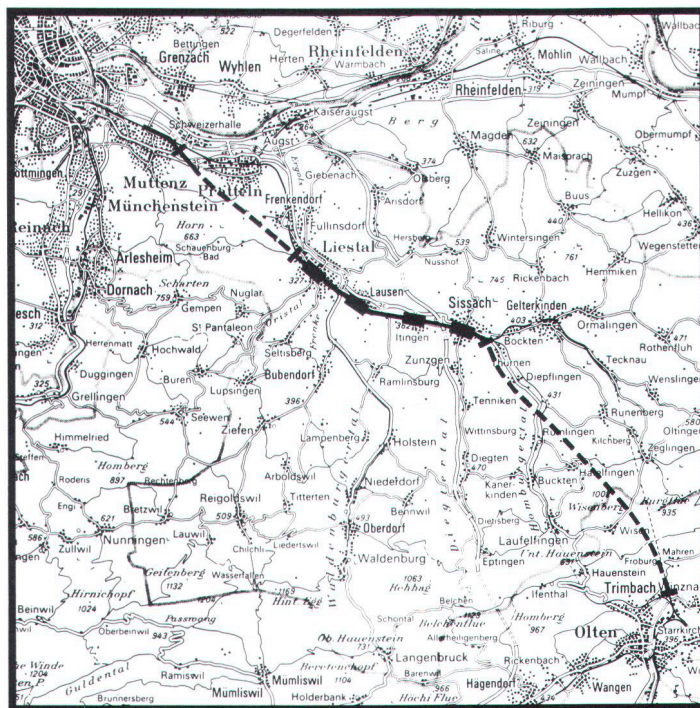
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das Konzept von «Bahn 2000», welches am 6. Dezember 1987 vom Souverän gutgeheissen worden ist, besteht aus den vier *Neubaustrecken* Mattstetten–Rothrist, Muttentz–Olten, Flughafen Kloten–Winterthur und Vauderens–Villars-sur-Glâne sowie einer ganzen Reihe von *Ausbau-strecken*. Bei den letzteren handelt es sich um Um- und Ausbauten von Bahnhöfen, aber auch um Strecken, die völlig neu konzipiert werden und den Charakter von Neubauten aufweisen. Die Neubaustrecke Muttentz–Olten, auf deren umstrittensten Teil wir im Folgenden näher eingehen, ist organisatorisch unterteilt in die Strecke Muttentz–Sissach, den Wisenbergtunnel und die elektrischen Installationen, wobei das Planaufbauverfahren getrennt durchgeführt wird. Die entsprechenden Dossiers wurden im Dezember 1988 von den SBB dem Bundesamt für Verkehr abgegeben, womit das Plangenehmigungsverfahren eröffnet ist.

Streckenführung Muttentz–Sissach

Muttentz

Die neue Strecke überquert nach dem Bahnhof Muttentz südlich des Rangierbahnhofs die heutige Bahnlinie *Pratteln–Basel* und verschwindet in Tieflage via heutige Kiesgrube im Hardwald vor Unterquerung der Kantonsstrasse im Nordportal des Adler-tunnels. Die offene Querung in der «Lachmatt» bis zur Schiessanlage Pratteln wird wieder überdeckt und kultiviert. Dadurch wird dem Wunsch der *Gemeinde Muttentz* und des Kantons zur Erhaltung dieses Naherholungsgebietes und der landwirtschaftlichen Fruchtfolgeflächen Rechnung getragen. Das östliche Wohngebiet von Muttentz wird durch den bepflanzten Schallschutz-Damm, der ausserdem eine zusätzliche Abschirmung gegen den Rangierbahnhof bringt, sowie durch die anschliessende Tras-



Streckenführung der neuen Linie der «Bahn 2000» Muttentz–Olten.
Tracé de la nouvelle ligne Muttentz–Olten de «Rail 2000».

Umstrittene Strecke Muttentz–Olten

«Bahn 2000» und Ortsbildschutz

Die SBB-Neubaustrecke Muttentz–Olten ist ein Teil des Konzeptes «Bahn 2000». Ihre Verwirklichung stellt mit Rücksicht auf das Orts- und Landschaftsbild zahlreiche gestalterische Probleme. Gegen das von den Bundesbahnen vorgelegte Projekt hat sich in diesem Gebiet ein breiter Widerstand gebildet. Zur Diskussion stehen Fragen der Linienführung, Untertunnelung und von Ortsumfahrungen.

sierung im Einschnitt geschützt.

Liestal

Im 5,2 Kilometer langen Adler-tunnel umfährt die neue Linie *Pratteln* und *Frenkendorf* und erreicht zusammen mit der Stammlinie auf dem Widenhubdamm den Bahnhof Liestal. Eine verlängerte Perronanlage mit der Standardlänge von 420 Meter ermög-

licht eine bessere Verknüpfung der Altstadt auf der Ostseite und der Kantonalen Verwaltung auf der Westseite. Neu entwickelte Perrondächer mit seitlichem Schallschutz auf der ganzen Länge schützen das benachbarte Siedlungsgebiet. Das Aufnahmegebäude aus den 40er Jahren wird abgebrochen und durch einen Neubau zwischen dem neuen Busbahnhof und dem

heutigen «Palazzo» ersetzt. Der künstliche «Burgeinschnitt-West» wird überdeckt und dient teilweise als Park + Ride-Fläche mit direktem Zugang zu den Perrons. Darüber ist eine Drittnutzung möglich. Der gedeckte östliche Teil des Burggrabens dient der Gemeinde als öffentliche Anlage. Über den Altmarktdamm führt das Trasse auf der Südseite – kombiniert mit der Waldenburgerbahn und mit einem neuen kantonalen Veloweg – Richtung Lausen.

Lausen

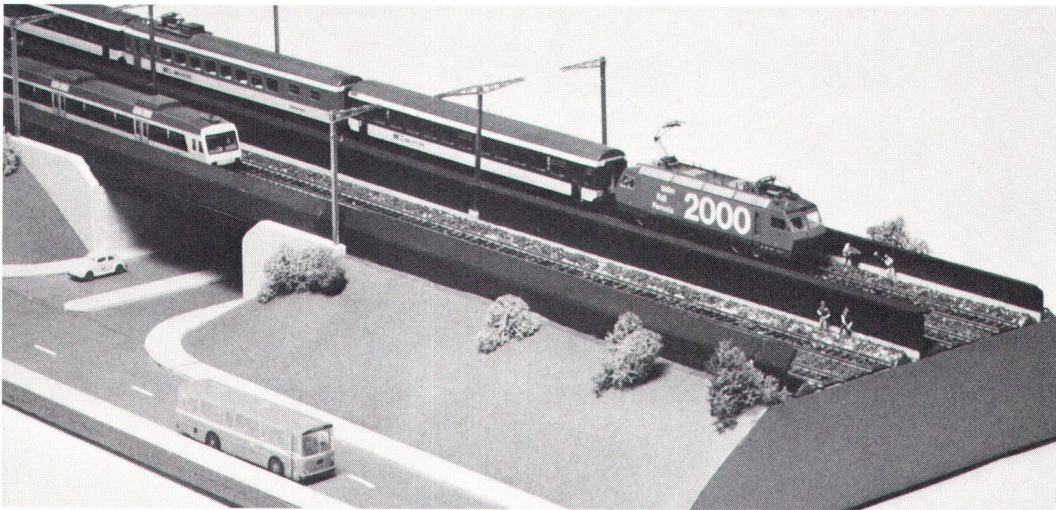
Lausen ist für die Neutrassierung der vierspurigen Bahnlinie ein Engpass. Insbesondere im südwestlichen Abschnitt sind aufgrund der engen Platzverhältnisse einzelne Gebäudeabbrüche nicht zu vermeiden. Die neue Station wird westwärts an die Furlenstrasse-Unterführung geknüpft. Sie liegt – mit dem neuen Busbahnhof kombiniert – näher am Dorfkern. Lausen soll im Güterverkehr neues Regionalzentrum für den «Cargo-Domizil-Dienst» werden. Dank der direkten Verbindung zur Jurastrasse J2 wird dies im Zentrum zu keinen zusätzlichen Immissionen führen.

Itingen

Die Haltestelle *Itingen* wird im Rahmen des Neubaus in die Achse des alten Dorfkerns verschoben. Damit wird eine Aufwertung des Zentrums in Verbindung mit einer kommunalen Quartierplanung «Neue Post» erreicht. Durch eine Absenkung des neuen Trassees sowie durch die Verlegung der Kantonsstrasse auf einen Damm mit zwei neuen Überführungen wird die Bahnlinie eingebettet. Dies wirkt als natürlicher Schallschutz sowohl für die bestehenden Quartiere auf der Südseite als auch für die neuen Siedlungen auf der Nordseite des Trassees.

Sissach

Unter dem Autobahnviadukt der N2 hindurch erreicht die



Schallschutz im Siedlungsgebiet: Modell-Situation «Wiedenhubdamm» in Liestal mit neuer Brücke.
Protection contre le bruit en zone habitée: le cas modèle du remblai de Wiedenhub, à Liestal, avec un nouveau pont.

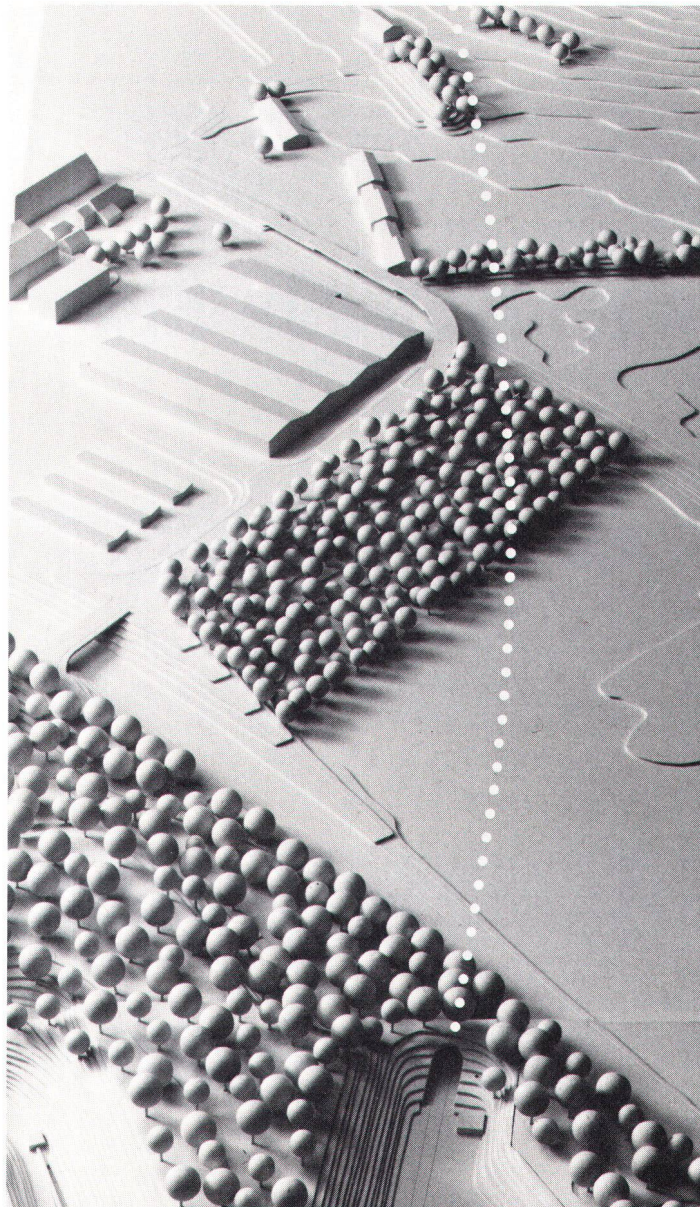
vierspurige Bahnlinie das Gemeindegebiet von Sissach. Um den Schlosspark Ebenrain zu schonen, unterfährt die Kantonsstrasse ins Diegtal das Trasse. Der Perronbereich des neuen Bahnhofs wird analog der Lösung Liestal unter Einbezug des bestehenden schützenswerten Aufnahmegebäudes so gestaltet, dass eine optimale Lärmdämmung erzielt wird. Wo sich heute die Linien Richtung Gelterkinden und Läuelfingen trennen, verschwindet die Neubaustrecke im Tunnelportal des 12,8 km langen Wisenbergtunnels. Das Trasse unterquert den Jura und verflechtet sich vor dem Südportal des Basistunnels mit der Stammlinie Richtung Olten und Aarau.

Integrale Gestaltung

Die neue Bahnlinie soll – gebündelt mit der bestehenden Linie – dem Betrachter von aussen und dem Reisenden im Zuge von innen als einheitliches Bauwerk in Erscheinung treten. Die notwendigen

Schallschutz auf offener Strecke durch überdeckte Tieflage am Modellbeispiel des Adler-tunnels bei MuttENZ.

Protection contre le bruit, en zone non habitée, par creusement puis couverture de la tranchée. Exemple d'un tunnel près de MuttENZ.



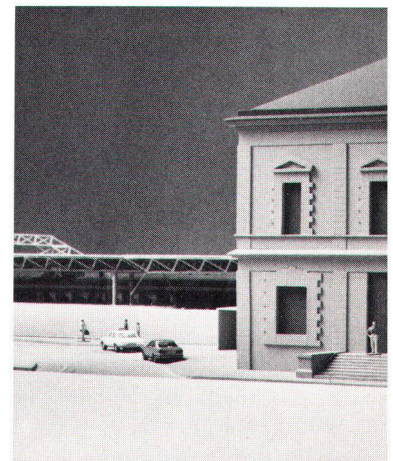
Schallschutzanlagen sollen sich als neue Bauten und neue Bestandteile der Bahn optimal in das Orts- und Landschaftsbild einfügen. Um diese integrale Gestaltung zu erreichen, wurde die Strecke in folgende, für den Querschnitt typische Abschnitte unterteilt: Bahnhofbereich, Siedlungsgebiet und offene Strecke. In einem mehrstufigen Umfrageverfahren, der sogenannten «Delphi-Methode», wurden für diese drei Abschnitte in der Projekt- und Arbeitsgruppe sowie in der Projektkommission die folgenden sechs Kriterien nach Rangfolge eingestuft und mit Noten bewertet:

- Siedlung und Städtebau
- Lärmschutz
- Design
- Landverbrauch
- Landschaft und Ökologie
- Kosten

Diese Beurteilung bildete für den Gestalter eine wesentliche Grundlage und führte in den drei Abschnitten zu den folgenden drei Querschnittstypen:

1. Im Bahnhofsbereich wirkt als Schallschutz gegenüber den benachbarten Wohn- und Geschäftszonen eine «eingepackte» Perronhalle auf die ganze Länge des Perrons. Aus aerodynamischen Gründen (Überdruck bei durchfahrenden Zügen) ist über den Geleisen eine Öffnung vorgesehen.

2. Im Siedlungsbereich wird die Umgebung durch freistehende oder an Stützmauern montierte Schallschutzwände gegen Immissionen geschützt. Diese ragen auf 2,10 m Höhe



ans Lichtraumprofil ein, d.h. bis zur Unterkante der Wagenfenster. Sie ermöglichen so dem Passagier freie Aussicht aus dem Zuge, gewähren aber auch dem Unterhaltsdienst genügend Platz. Auf dieselbe Art schützt auf der Vierspurstrecke eine T-förmige Mittelwand die beiden Innengleise.

3. Auf der *offenen Strecke* wurde – unter Berücksichtigung des Landschaftsraumes – mit natürlichen Gestaltungselementen wie Einschnitte und Auffüllungen, Schutzpflanzen und mit Überdeckung eine optimale Einbettung in die Landschaft angestrebt.

Für eine einheitliche *Gestaltung von neuen Brücken* sowie durch die Erweiterung bestehender Brücken wurden vom Gestalter Richtlinien erarbeitet. Ebenso wurden die Tunnelportale nach einem einheitlichen Typ, dem sogenannten schrägen Rohrschnitt, ausgebildet. Diese Portale fügen sich optimal in die Topographie ein und bilden mit den seitlichen Schallschutzwänden einen kontinuierlichen Übergang. Auch aerodynamisch weisen sie grosse Vorteile auf.

Schallschutz im Bahnhofsbereich mit neuer Perronhalle Liestal und dem «Palazzo» (1892) von Bundeshaus-Architekt Auer.

Protection contre le bruit dans une gare: nouvelle halle recouvrant les quais, à Liestal, et le «Palazzo» (1892) de l'architecte Auer (responsable du Palais fédéral).

Tronçon combattu: Muttentz–Olten

«Rail 2000» et protection des sites

Le nouveau tronçon CFF Muttentz–Olten est une des parties de «Rail 2000». Sa réalisation, du point de vue de la protection des sites et du paysage, pose de nombreux problèmes d'aménagement. Dans cette région, le grand projet des CFF se heurte à de fortes résistances. Sont en cause des questions de tracé, de mise sous tunnel et de contournement des localités.

La conception de «Rail 2000», approuvée par le peuple le 6 décembre 1987, comprend les quatre nouveaux tracés Mattstetten–Rothrist, Muttentz–Olten, aéroport de Kloten–Winterthur et Vauderens–Villars-sur-Glâne, ainsi que toute une série de transformations: modifications et agrandissements de gares, mais aussi tracés nouveaux ayant le caractère de nouvelles constructions. Le nouveau tracé Muttentz–Olten, dont il sera question ci-après, est divisé sur le plan de l'organisation en trois éléments: tronçon Muttentz–Sissach, tunnel de Wisenberg et installations électriques, chacun faisant l'objet d'une planification séparée. Les dossiers qui les concernent ont été transmis par les CFF, en décembre 1988, à l'Office fédéral des transports; la procédure d'approbation des plans est donc ouverte.

Constructions intégrées

La nouvelle ligne Muttentz–Sissach doit apparaître, pour l'observateur de l'extérieur et pour le voyageur de l'intérieur du train, comme un ensemble de constructions ayant de l'unité. Les nécessaires installations antibruit, en particulier, doivent s'insérer au mieux dans les localités et dans le paysage. Six critères ont été pris en considération: urbanisme, protection contre le bruit, «design», empiétements sur le terrain, paysage et écologie, coût. Contre le bruit des gares, on a prévu d'«empaqueter» les quais dans une vaste halle; les traversées de localités impliqueront divers types de murs antibruit; et les tronçons en pleine nature seront aménagés, à l'aide d'éléments naturels, de façon à s'intégrer dans le paysage. Des directives ont été élaborées pour les nouveaux ponts et pour l'élargissement de ponts existants, et les entrées de tunnels auront toutes le même type, pour assurer la continuité du coup d'œil.

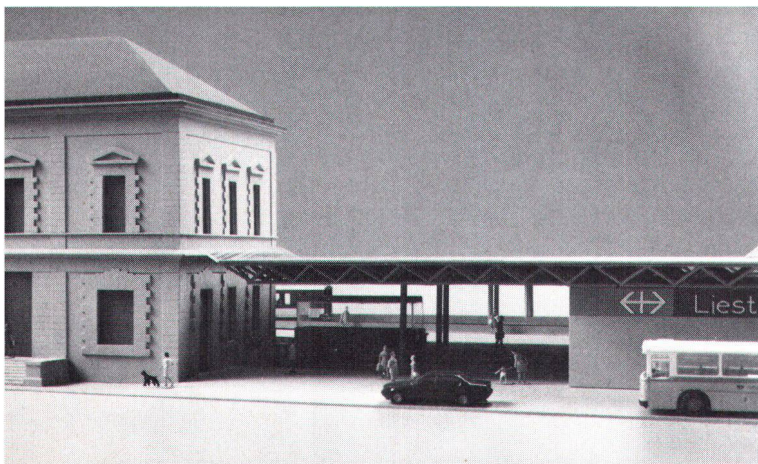
Le cas de l'Ergolzthal

Si deux importants et coûteux tunnels sont prévus entre Bâle et Olten, le nouveau tracé de l'Ergolzthal ne peut pas être souterrain, car ici «Rail 2000» doit prendre en compte le trafic régional qui intéresse Liestal et Sissach. Il faut tenir

compte aussi des voyageurs, qui n'aiment pas être assimilés au courrier de la «poste pneumatique». Mais ce tracé à ciel ouvert pose de graves questions de bruit, d'environnement et de protection des localités qui ne pourront être maîtrisées que par une étroite collaboration entre CFF, Canton, Communes et particuliers: seul moyen de développer les transports publics en concentrant en même temps les zones à bâtir le long des voies ferrées. C'est aussi une contribution à la lutte contre la dispersion des constructions dans le paysage. Les photographies ci-contre montrent comment le nouveau tracé à quatre voies traverse les quatre communes de l'Ergolzthal, et permettent de faire la comparaison avec la situation existante.

Opposition

Bien que ce projet ait été élaboré depuis trois ans par les CFF, de façon tout à fait «transparente», avec la collaboration de bureaux d'ingénieurs privés, des Cantons, des autorités communales, en recourant à des assemblées périodiques d'information, et par des relations directes avec les personnes touchées, le projet suscite maintenant l'opposition d'un comité de coordination des quatre communes concernées, dont la résistance vise en premier lieu le tracé à ciel ouvert de l'Ergolzthal. La Commune de Liestal va entamer une procédure de recours en faveur d'une mise sous tunnel. Les trois autres Communes attendent des CFF une variante de contournement avec tunnel direct de Liestal à Olten. Ce tracé est certes identique à l'ex-variante P du projet de Nouvelles transversales, mais il ne correspond pas à la conception de «Rail 2000» que le peuple a approuvée.



Als unentbehrliches Planungsinstrument für den Gestalter erwiesen sich die Situationsmodelle im Massstab 1:5000. Sie zeigen in separaten Ausschnitten den Ist-Zustand der heutigen Strecke in den einzelnen Gemeinden. Sie ermöglichen aber auch die Darstellung der Neubaustrecke mit auswechselbaren Einsätzen sowie deren Varianten.

Ortsplanerisches

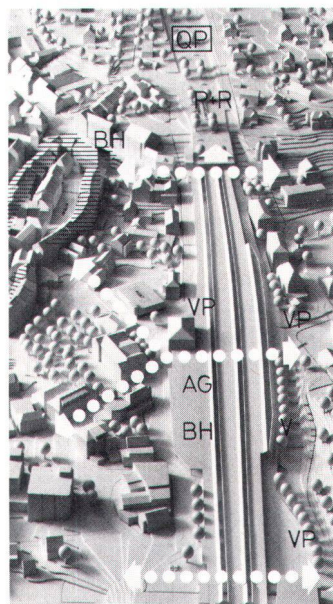
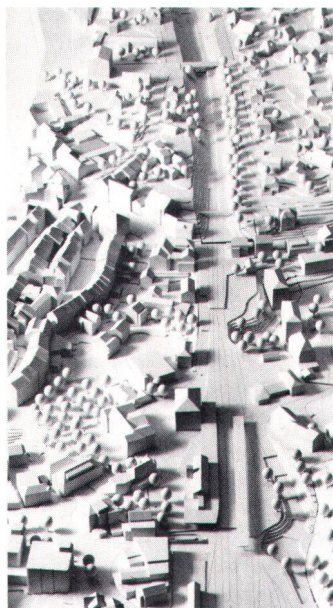
Obwohl beachtliche Streckenabschnitte (insgesamt 18,0 Kilometer) zwischen Basel und Olten mit hohem Kostenaufwand in zwei Tunnels verlegt werden, ist es unerlässlich, dass im *Ergolz* – nicht zuletzt auch, um die beiden regionalen Verkehrsverknüpfungen Liestal und Sissach im Sinne von Bahn 2000 gewährleisten zu können – die neue Strecke oberirdisch geführt werden muss. Andererseits ist dies notwendig, um den Bedürfnissen des Regionalverkehrs (Regio S-Bahn) zu entsprechen. Das von *Ingenieur K. Itin* und vom *Autor* dieses Textes 1983 vorgeschlagene Tieflagekonzept, das zwischen Liestal und Sissach das bestehende und das neue Trasse absenkt, wurde 1985 von den SBB und von der Baudirektion des Kantons aus Gründen der Immissionen während der Bauzeit, aus betrieblichen sowie aus Kostengründen abgelehnt. Auch dem Variantenvergleich von 1988 hielt das Tieflageprojekt gegenüber dem neuen Projekt Bahn 2000 nicht Stand. Eine A-niveau-Lage zwischen den beiden Tunnels ist aber auch im Interesse der Bahnreisenden, die nicht als «Rohrpost» befördert werden möchten.

Mit einer beschlossenen A-niveau-Lage im Ergolz sind jedoch massive Auflagen bezüglich *Schall-, Umwelt- und Siedlungsschutz* verbunden, die nur mit einer engen Zusammenarbeit zwischen SBB, Kanton, Gemeinden und Privaten bewältigt werden können: Nur so ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs mit

gleichzeitiger Verdichtung der Bauzonen entlang der Bahn möglich. Es ist ein Beitrag gegen die fortschreitende Zersiedlung der Landschaft.

Wie sich das neue Vierspur-Trasse in den vier Gemeinden im Ergolz einfügt, zeigen die hier angefügten Modellfotos im Vergleich zum Ist-Zustand. Welche ortsplanerischen Konsequenzen ergeben sich daraus?

1. Teilweise neue Situierung



Bahnhof Liestal. Ist-Zustand (oben), nach dem Projekt «Bahn 2000» (unten).

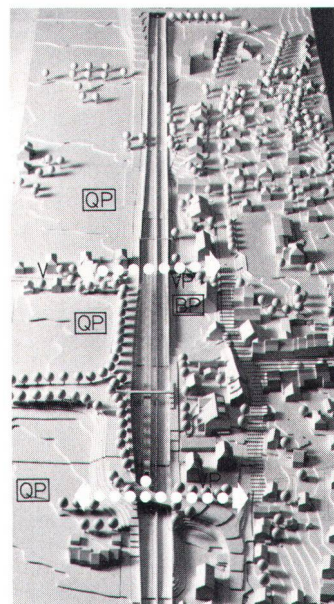
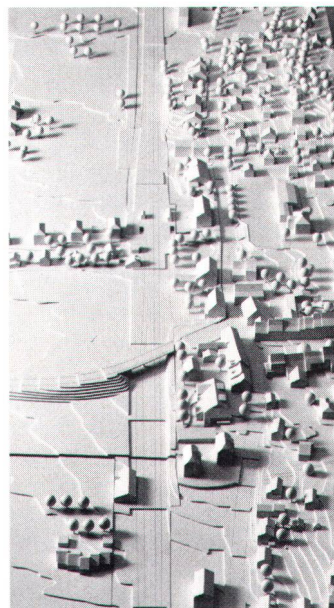
der Bahnhöfe näher am Ortskern

2. Neue Erschliessungen und Querungen für Fussgänger, speziell auch für Velos

3. Gewerbe- und Industriebauten als zusätzlicher Schallschutz möglichst entlang des Trassees

4. Schallschützende Überdeckung, dort wo die Topografie es erlaubt und wo es wirtschaftlich tragbar ist

5. Bei Freiflächen: Ausarbei-



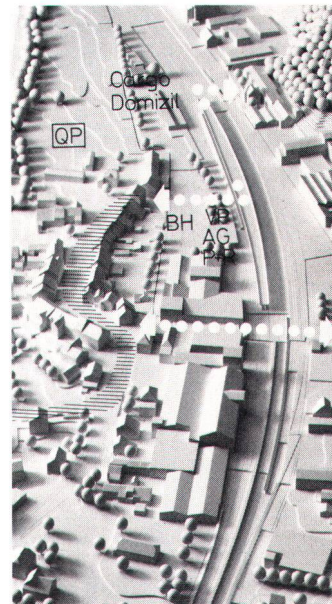
Bahnhof Itingen. Ist-Zustand (oben), nach dem Projekt «Bahn 2000» (unten).

tung von Quartierplänen entlang der Bahnlinie (Schallschutz-Häuser)

6. Umzonung dort, wo Änderungen notwendig und möglich, bzw. wünschbar sind.

Opposition

Obwohl das Projekt seit drei Jahren von der SBB Bausektion Basel als transparente Planung mit privaten Büros aus der Region, mit den Kan-



Bahnhof Lausen. Ist-Zustand (oben), nach dem Projekt «Bahn 2000» (unten).

●● ➔ Fussgänger-Querung und Erschliessung der neuen Perron-Anlage mit Bezug zum Ortskern

≡≡≡ Ortskern

BP Möglichkeit zur Realisierung von «Bahnhof Plus»: kombiniertes Ziel des öffentlichen Verkehrs, aufgrund entsprechender Raumplanungs-Massnahmen die Siedlungen nicht als «Bandstadt» entlang von Hochleistungsstrassen, sondern als «Bahnhofsstadt» rund um die Bahnhöfe sowie entlang der Bahnanlagen für die Industrie, das Gewerbe und den Dienstleistungsbereich wachsen zu lassen.

P+R Park- + Ride-Anlagen

QP Mögliche Quartierplanung auf unbebautem Areal

V Veloweg

VP Velo-Parking

BH Bushaltestellen

AG Aufnahmegebäude

tonen und mit den Gemeindebehörden mittels periodischer öffentlicher Orientierungsversammlungen sowie in Form von direkten Verhandlungen mit den betroffenen Anstössern erarbeitet wurde, hat sich gegen das heutige Projekt «Bahn 2000» ein *oppositionelles Koordinationskomitee* – bestehend aus fünf Organisationen der vier betroffenen Gemeinden – gebildet, deren Widerstand sich primär gegen die «offene Linienführung» im Ergolzthal richtet. Die Gemeinde Liestal wird sich im Einspracheverfahren massiv für eine modifizierte Tieflage auf ihrem Gemeindegebiet einsetzen. Die Opposition der drei anderen Gemeinden erwartet von den SBB eine Umfahrungsvariante mit direktem Tunnel von Liestal bis Olten. Diese Linienführung ist zwar identisch mit der ehemaligen Variante P der NHT. Sie entspricht aber nicht dem Konzept Bahn 2000, das am 6. Dezember 1987 vom Souverän angenommen wurde.

Robert Häfelfinger,
Architekt BSA
(Sissach), Mitglied der Projektgruppe «Bahn 2000
Mutzens-Sissach»
mit Spezialgebiet Gestaltung

Masterplan Bahnhof SBB

Eine echte Chance für Basel?



Luft-Teilaufnahme des Basler Bahnhofes von Osten (Foto Bräuning).

Vue aérienne partielle de la gare de Bâle, prise de l'est.

Durch die Nutzung von freierwerdendem Bahnareal will man in Basel neue Arbeitsplätze in der Nähe des öffentlichen Verkehrs ansiedeln. So soll das Gebiet des SBB-Bahnhofes zur Drehscheibe und zum Dienstleistungszentrum ausgebaut und besser in die Innenstadt eingebunden werden, ohne die Wohnqualität zu mindern.

In der letzten Nummer der Zeitschrift «Politik und Wirtschaft» wird 1989 als das Jahr der Städtedebatte angekündigt. Urbane Kultur symbolisiert Chancen und Krisen unserer Gesellschaft. Kommunalpolitik habe entscheidend mehr gesellschaftspolitische Auswirkungen als die meisten Gesetzesrevisionen in der Bundeshauptstadt.

Stadt im Umbruch

Eines der wichtigsten stadtpolitischen Probleme unserer Zeit ist die Auseinandersetzung mit den raschen Veränderungen der «Arbeitsstadt». Über die Zukunft der «Wohn-

stadt» scheint man sich politisch weitgehend einig geworden zu sein. Die Auswirkungen der Veränderungen der Wirtschaft auf die Stadt führen hingegen zu heftigen Kontroversen. Das weitere starke Wachstum des Dienstleistungssektors auf Kosten traditioneller gewerblicher und industrieller Betriebe, die sprunghafte Zunahme der Betriebsgrösse, die Auswirkungen der Telekommunikation, die Standortansprüche der Betriebe im Zusammenhang mit Führungsvorteilen, Erreichbarkeit und Bedürfnis nach Repräsentation führen auch in Basel zu einem kontinuier-

lichen Umbau der «Arbeitsstadt». Demgegenüber ist die «Wohnstadt» stabil. Man hat sich auf die Erhaltung und Pflege der vorhandenen Substanz geeinigt. Die Flächenansprüche, die Erschliessung und die Gestaltung der «Arbeitsstadt» führen aber zu intensiven politischen Auseinandersetzungen. Bei anhaltender Konjunktur werden diese Fragen noch an Bedeutung gewinnen.

Von der Utopie zum Umbau

Wir sind uns einig, dass der Neubau der Stadt, wie ihn die «Moderne» propagiert hat, nicht mehr unseren gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Zielen entspricht. Der Umbau der Stadt muss auf einem Dialog mit der vorhandenen Stadt aufbauen. Umbauen ist aber eine viel