

Ansätze zu umweltbewusstem Handeln : Landschaftsgestaltung beim Kantonsstrassenbau

Autor(en): **Badilatti, Marco**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **97 (2002)**

Heft 2

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175981>

Nutzungsbedingungen

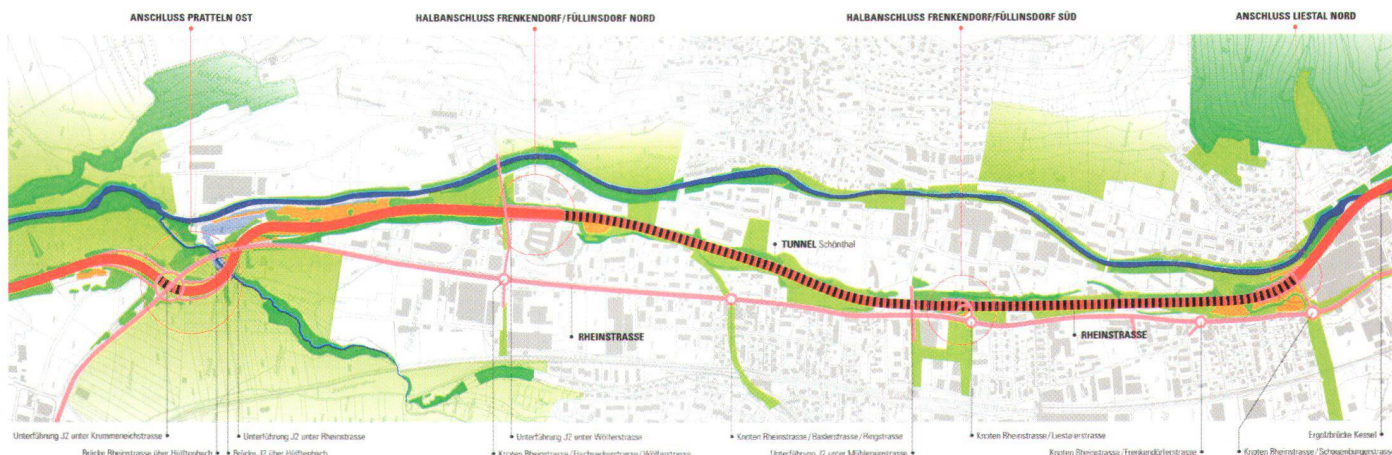
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Landschaftsgestaltung beim Kantonsstrassenbau

Ansätze zu umweltbewusstem Handeln

Bei allen Kontroversen um Nationalstrassenbauten wird vergessen, dass die Autobahnen nur etwa 2,5 Prozent des Strassennetzes in der Schweiz ausmachen. Mit 72,5 Prozent unvergleichlich wichtiger sind die Gemeindestrassen, vor allem für die innerörtlichen Qualitäten. Auf die offene Landschaft stärker wirken sich die Kantonsstrassen aus, auf die 25 Prozent unseres Strassennetzes entfallen. Herauszufinden, nach welchen gestalterischen Kriterien solche (um)gebaut werden, erweist sich indessen als schwieriges Unterfangen. Immerhin: Beispiele, die hoffen lassen, gibt es.

Marco Badilatti, Publizist, Zumikon

Anfangs 2000 umfasste das gesamte schweizerische Strassennetz 71 149 Kilometer. Davon entfielen 1642 auf die vom Bund getragenen Nationalstrassen, 18 110 auf Kantonsstrassen und 51 397 Kilometer auf Gemeindestrassen. Für den Überlandverkehr bedeutsam sind namentlich die National- und Kantonsstrassen, während innerorts die Gemeinde-, Korporations- und Privatstrassen im Vordergrund stehen. Mit Rücksicht auf das Schwerpunktthema dieser Nummer, das primär der Strasse in der offenen Landschaft gewidmet ist, und weil der Bau von Nationalstrassen in einem gesonderten Beitrag behandelt wird, beschränken wir uns nachstehend auf die Kantonsstrassen.

Für die Hälfte «kein Thema»

Im Wissen, dass ein solches Vorhaben angesichts allein der grossen landschaftlichen, politischen, gesetzlichen und finanziellen Unterschiede zwischen den Kantonen zu kaum vergleichbaren Ergebnissen führen müsste, haben wir uns für folgenden Weg entschieden. Die Strassenbauämter von sechs ausgewählten Kantonen (Baselland, Freiburg, Obwalden, Solothurn, St. Gallen und Wallis) wurden eingeladen, in kurzen Statements darzulegen, nach welchen Gestaltungsrichtlinien in ihrem

Einzugsgebiet Kantonsstrassen geplant, erstellt, aus- oder umgebaut werden. Dabei interessierte uns namentlich, wie die Kantone gesetzlich verankerten Anliegen des Heimat-, Natur-, Landschafts- und Umweltschutzes Rechnung tragen, so bei der Bestimmung der Linienführung, der Eingliederung von Strassen in die Landschaft, bei Brückenbauten, Stützmauern, Lärmschutzvorkehrungen usw. Zugleich wurden die angefragten Kantone eingeladen, ihre Praxis anhand eines Umsetzungsbeispiels aus der jüngeren Vergangenheit oder der Gegenwart zu veranschaulichen.

Wie wurde darauf geantwortet? Während der Kanton St. Gallen mitteilte, noch über keine derartigen Kriterien zu verfügen, sich aber im Rahmen des Strassenbauprogrammes 2004-2008 mit einigen Pilotprojekten an das Thema herantasten zu wollen, stieg Obwalden mit dem Argument «aus dem Rennen», mit 78 Kilometern Kantonsstrassen von der Thematik weniger berührt zu sein. Unterlagen erhalten haben wir jedoch von den Kantonen Basellandschaft (Christian Kropf, Tiefbauamt), Freiburg (Staatsrat Claude Lässer), Solothurn und Wallis (hier allerdings für einen Autobahnabschnitt). Die ersten drei seien hier dargestellt.

Mit dem Bau der H2 will der Kanton Basel-Landschaft dem notorischen Stau zwischen Pratteln und Liestal zu Leibe rücken. Gut zwei Drittel des heutigen Verkehrs von 40'000 Fahrzeugen im Tag soll demnach in Zukunft unterirdisch verlaufen und die betroffenen Gemeinden im unteren Ergolzthal entlasten

(Bild Tiefbauamt des Kantons Basel BL)

En construisant la route principale H2, Bâle-Campagne entend faire disparaître le fameux bouchon qui pose problème entre Pratteln et Liestal. Les deux tiers des 40'000 véhicules qui transitent actuellement chaque jour par cette route passeront en souterrain, ce qui désengorgera les communes sinistrées de la vallée de l'Ergolz (photo du service des travaux publics du canton de Bâle-Campagne)

Hauptstrasse H2 Pratteln-Liestal

Der tägliche Stau auf der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal ist seit langem ein Ärgernis im Kanton Basellandschaft. Pro Tag verkehren etwa 40 000 Fahrzeuge auf dieser Kantonsstrasse im Raum Frenkendorf/Füllinsdorf und belasten die Umwelt. Mit dem Bau der Hauptstrasse H2 soll nun dieser Stau endgültig aufgelöst werden. Gut zwei Drittel des heutigen Verkehrs werden künftig auf die weitgehend unterirdische Entlastungsstrasse zwischen dem A2-Anschluss in der Hülften und der bestehenden Umfahrung von Liestal verlagert. Bis zur definitiven Lösung des Verkehrsproblems im unteren Ergolztal war es allerdings ein langer Weg. Seit rund 35 Jahren wird über eine neue Strassenverbindung zwischen Pratteln und Liestal diskutiert. In dieser Zeit wurden mehrere Projekte ausgearbeitet und verschiedene Varianten studiert, bis schliesslich im Jahr 1995 das generelle Projekt beschlossen wurde. Die eingehende Auseinandersetzung mit den verschiedenen Vorschlägen und die strengen Umweltschutzbestimmungen haben schliesslich zu einer wesentlichen Verbesserung des H2-Projektes geführt.

Die Hauptstrasse H2 ist rund 4.5 km lang und kostet rund 250 Millionen Franken. Die zweispurige Strasse ist durchgehend richtungsgetrennt und hat bei den Anschlüssen die zusätzlich notwendigen Ein- und Ausfahrtsspuren. Hauptbauwerk ist der gut 2 km lange Tagbautunnel Schöntal im Siedlungsgebiet in der Talsohle von Füllinsdorf und Liestal. Weitere grosse Bauwerke sind die beiden Vollanschlüsse im Raum Hülften und Liestal Nord, die zwei Halbanschlüsse Frenkendorf/Füllinsdorf sowie die neue Ergolzbrücke im Kessel in Liestal. Die Sanierung der Rheinstrasse nach der Inbetriebnahme der H2 umfasst den Rückbau der bestehenden Strassenfläche auf zwei Spuren, die Umgestaltung der Knoten in Kreisel und die gestalterische Aufwertung mit einer Baumallee. Zum Projekt gehören auch die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sowie die Gestaltung des Geländes über dem Tunnel. Dabei sind insbesondere die Auflagen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Ergebnisse der Einspracheverhandlungen zu berücksichtigen. Mit der Ausarbeitung eines Konzeptes zur Revitalisierung der Ergolz im Abschnitt Füllinsdorf-Augst wurde bereits eine erste Verpflichtung erfüllt. Das gesamte Trasse wird als Grünkorridor und Siedlungstrenngürtel freigehalten, wobei die Freiflächen über dem Tunnel auch für Erholung, Freizeit und Sport genutzt werden sollen. Zur Sicherstellung der Umweltanliegen und der Nutzungsansprüche werden eine ökologische Projekt-

und Baubegleitung sowie eine Arbeitsgruppe Raum und Gestaltung eingesetzt.

Umfahrung Bulle – La Tour-de-Trême

Für den Kanton Freiburg bilden Strasse und Landschaft eine Einheit, weshalb neue Strassen harmonisch in diese eingebettet werden müssen. In diesem Geist hat der Kanton ein grosses Projekt zur Umfahrung der Agglomeration Bulle – La Tour-de-Trême (A189) gestartet. Ausgangspunkt bildete eine gründliche Analyse der verschiedenen davon berührten Landschaften. Diese zeigen sich dem Betrachter hinsichtlich Topografie, Morphologie, Relief und Gestaltung als homogene Einheiten, befindet er sich nun ausserhalb oder auf der Strasse selbst. Eine solche Betrachter-Rolle einzunehmen ermöglicht es, die Empfindlichkeiten der von einem derartigen Projekt potenziell berührten Menschen zu erfassen und dessen Auswirkungen auf die Landschaft zu analysieren. In diesem Fall handelt es sich um eine typische Landschaft des Mittellandes, flach bis leicht gewellt und stark beeinflusst von der Agglomeration Bulle, der Autobahn A12 und den Industriezonen. Die hier verbliebene Landwirtschaftsfläche wird heute mehr als Übergangszone denn als traditionelle Kulturlandschaft wahrgenommen, und der Biedlungsdruck ist allgegenwärtig. Markante Landschaftselemente wie Aufforstungen und Hecken, die das Gelände gliedern, werden systematisch aufgehoben. Bewaldete Zonen begrenzen die Sicht und bilden den Übergang zu den Ausläufern des Moléson und der Agglomeration. Etwas nördlicher erstreckt sich eine Ebene, die von natürlichen Elementen wie Flüssen, Landwirtschaftsflächen, Hecken und vorwiegend niedrigen Vertikalen (Bäume und Bauten) geprägt wird.

Die Landschaftsanalyse hat für die offenen Abschnitte der Umfahrungsstrasse eine Versenkung des Trassees unter das natürliche Gelände wählen lassen. Damit können ihre Auswirkungen für die Anwohner und Betrachter ausserhalb des Trassees vermindert und deren Strukturen von den Strassenbenützern gleichwohl wahrgenommen werden. So fügt sich die Strasse als menschliche Spur allgemein diskret in die Landschaft. An gewissen Schlüsselstellen hingegen, etwa an Kreuzungen, betonen strauchartige Beflanzungen Kreisel und Verkehrsteiler. Das Ergebnis stellt insgesamt einen Kompromiss dar zwischen dem Willen, die stark strukturierende Wirkung der neuen Strasse zu markieren und dem Respekt gegenüber der Einheit der durchquerten Landschaft. Anzufügen bleibt, dass nahezu die

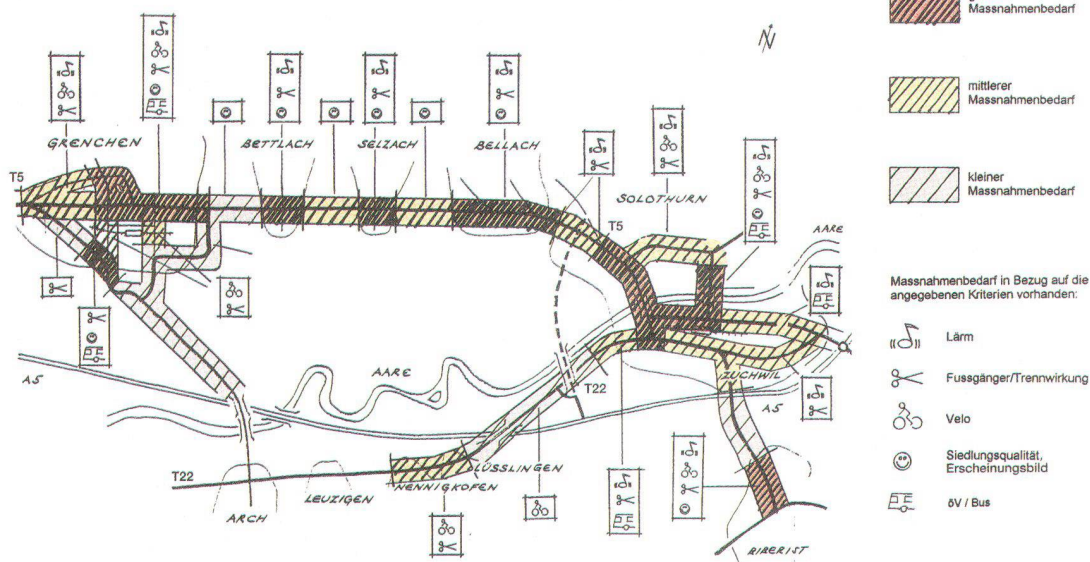
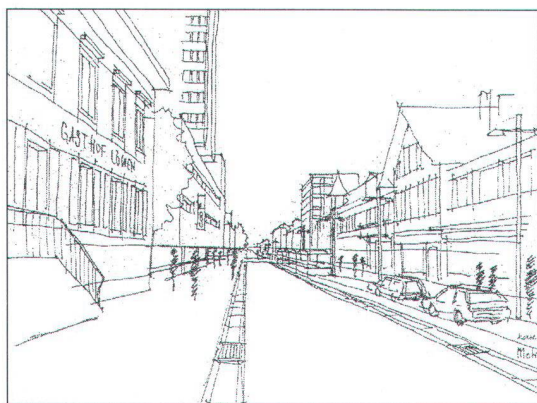
Hälfte der Umfahrung unterirdisch angelegt wird und die Tunneleinfahrten Gegenstand gestalterischer Studien bilden.

Flankierende Massnahmen am Jura-Südfuss

Im Mai dieses Jahres wird die Autobahn A5 Biel-Solothurn eröffnet. Sie soll das regionale Strassennetz in diesem Korridor vom Durchgangsverkehr entlasten und damit die Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Jura-Südfuss-Gemeinden verbessern. Um diese Spielräume zugunsten der Region zu nutzen und zugleich zu vermeiden, dass nach der Inbetriebnahme der A5 der Verkehr durch die Dörfer und Städte wieder zunimmt, plant aber der Kanton Solothurn eine Reihe flankierender Massnahmen. Diese laufen namentlich auf Verkehrsberuhigungs-, Verkehrsverlagerungs- und Umweltschutzmassnahmen längs der Kantonsstrassen zwischen Solothurn-Selzach-Grenchen sowie zwischen Solothurn-Zuchwil-Biberist hinaus. Zusammen mit den Städten und Gemeinden wurden zunächst mittels Belastungskriterien eine Strukturanalyse durchgeführt, ein Betriebs- und Gestaltungskonzept

erarbeitet und darauf ein Projektwettbewerb durchgeführt. Dieser sollte konkret aufzeigen, wie das Kantonsstrassennetz in Zukunft aussehen soll und hat zu einer Reihe kreativer Vorschläge geführt, deren beste in nächster Zeit schrittweise in die Tat umgesetzt werden.

Mit den flankierenden Massnahmen zur A5 will man die Autofahrer dazu ermuntern, diese möglichst direkt anzusteuern und von den Dorfdurchfahrten in Bettlach, Selzach oder Bellach täglich 10 000 Fahrzeuge auf die A5 verlagern. Der Wettbewerb verfolgte aber auch strassenraumgestalterische Absichten, wofür hier nur das Teilprojekt für Grenchen angeführt sei. Denn dieses wird das heute von starkem Durchgangsverkehr überlastete Stadtzentrum erheblich verändern. Konkret sieht es seitens des Kantons einen Rückbau und die Neugestaltung der Biel- und Solothurnstrasse vor, wobei prägende Elemente wie der BLS-Viadukt und die Baumkulisse des Stadtparks fortan beleuchtet werden. Auf der Solothurnstrasse wird mit einem durchgehenden Gestaltungstreifen der bislang fehlende Zusammenhalt hergestellt und der Charakter der gewerblichen Tätigkeit unterstrichen. Herzstück aber bildet das Zentrum zwischen Kapellstrasse und Löwenkreuzung, wo die Fussgänger nicht mehr in den Untergrund verbannt werden, sondern die Solothurnstrasse inskünftig in einer attraktiven Umgebung oberirdisch überqueren können. Die Stadt ihrerseits will die Bettlachstrasse zwischen Marktplatz und Bachstrasse zu einer flächendeckenden Begegnungszone umgestalten, auf der die Fussgänger nach dem Motto «langsam, freundlich, sicher» Vortritt haben und für den rollenden Verkehr Tempo 20 gilt.



Aufgrund einer Strukturanalyse der Verkehrsprobleme zwischen Solothurn und Biel (grosses Bild) wurden flankierende Massnahmen für die Zeit nach der Inbetriebnahme der A5 entwickelt. Sie bezwecken, die Dörfer von Durchfahrten zu entlasten und deren Hauptstrassen fussgängerfreundlich zu gestalten, in Grenchen etwa die Solothurnstrasse (kleines Bild). Sur la base d'une analyse structurelle des problèmes de circulation entre Soleure et Bienne (grande schéma), les autorités ont prévu des mesures complémentaires à la mise en service de l'A5. Elles permettront notamment de délester les villages du trafic de transit et d'aménager de façon conviviale pour les piétons leur rue principale, par exemple à Granges: la route de Soleure (petit croquis)

Intégration au paysage des routes cantonales

Approche environnementaliste

Marco Badilatti,
journaliste, Zumikon
(résumé)

Les multiples controverses sur la construction de routes nationales font souvent oublier que les autoroutes ne représentent que quelque 2,5% du réseau routier suisse; les routes communales qui constituent 72,5% de ce réseau ont un impact beaucoup plus important sur la qualité de vie, surtout au centre des localités. Les routes cantonales, qui forment 25% de ce réseau, ont des incidences essentiellement sur les paysages ouverts. Etudier les critères esthétiques qui guident leur aménagement ou leur réfection tient de la gageure. Néanmoins, quelques exemples montrent que tous les espoirs sont permis.

Le présent numéro de notre revue étant consacré à l'impact des routes sur le paysage, nous avons renoncé à comparer les politiques cantonales, très diverses en Suisse, dans le domaine de la construction de routes cantonales. Nous avons donc invité les départements des travaux publics de six cantons différents à nous présenter, en quelques mots, les directives qu'ils appliquaient dans le cadre de la planification, de la construction, de l'aménagement ou de la transformation de routes cantonales sur leur territoire. Cette présentation théorique devait être assortie d'un exemple concret assez récent. Voici quelques exemples.

Bâle-Campagne et Soleure

La construction de la route principale H2, en souterrain sur de larges tronçons, désengorgera la Rheinstrasse par laquelle transitent 40 000 véhicules par jour entre Pratteln et Liestal, créant un bouchon qui irrite autant les populations riveraines que les automobilistes. Le projet, envisagé depuis 35 ans, a été décidé en 1995 et son intégration environnementale a été considérablement

améliorée. D'une longueur de 4,5 km, le projet dont le coût est estimé à 250 millions de francs nécessite la réalisation d'ouvrages conséquents, notamment un tunnel de 2 km de long dans des zones urbanisées, des échangeurs et un pont. En complément à cette réalisation, la Rheinstrasse sera assainie, des mesures de compensation écologique seront prises et les terrains situés au-dessus du tunnel seront mis en valeur.

L'autoroute A5 Bienne-Soleure sera ouverte au mois de mai et les autorités soleuroises ont décidé, en se basant sur une analyse structurale d'ensemble du réseau routier cantonal, d'en profiter pour tranquilliser les localités traversées par les routes de Soleure-Selzach-Granges et Soleure-Zuchwil-Biberist. Les mesures complémentaires visent à délester diverses localités du trafic de transit journalier (10 000 pendulaires) et à réaménager le centre de Granges pour le rendre plus convivial.

Contournement de Bulle

Pour le canton de Fribourg, les routes et le paysage font partie d'un tout. La route est un élément non seulement marquant, mais véritablement structurant du paysage. C'est dans cet esprit qu'ont été menées les études de la nouvelle route qui vise à contourner l'agglomération de Bulle – La Tour-de-Trême (A 189). Le paysage traversé a fait l'objet d'une analyse fouillée, avec définition des différentes unités paysagères. Se placer du point de vue de l'observateur a permis d'évaluer la sensibilité des gens potentiellement concernés par le projet et d'analyser ses impacts paysagers. Ces éléments d'analyse ont permis de retenir comme choix principal pour le tracé, dans ses tronçons à ciel ouvert, une implantation au-dessous du terrain naturel. La route s'inscrit ainsi dans les paysages traversés comme une marque humaine généralement discrète. Par contre, en certains endroits clés du tracé, la présence de la route est au contraire mise en évidence par des plantations arbustives qui soulignent alors les giratoires et les échangeurs.

Le futur contournement de Bulle sera implanté au-dessous du terrain naturel et certains tronçons seront souterrains afin d'empêcher le morcellement des unités paysagères traversées
Um landschaftlich, landwirtschaftlich und verkehrstechnisch wichtige Gebiete nicht zu zerschneiden, soll die künftige Umfahrung von Bulle unter das Geländeprofil verlegt und teilweise in Tunnels verlegt werden.

