

# Der Leser meint

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

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

Heft 3

PDF erstellt am: **22.09.2024**

## **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.

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 Zielsetzung festgehalten. Diese lautet, in Stichworten:

- häufigere, umstiegsfreie Verbindungen
- bessere Anschlüsse an den Knotenbahnhöfen
- Halbstundentakt auf verkehrsstarken 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 Stammgeleise 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 Geleise 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 kleineren Gemeinden Lausen und Itingen unterschiedlich. In Liestal werden Stamm- und Neubaustrecke voraussichtlich parallel geführt werden. Ist diese Parallelführung der Geleise 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 benötigen aber nur die bestehende Streck-

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 Projektvorschlages der SBB. Diese «Märklin-Modelleisenbahn»-Perspektive an kleinmassstäblichen Modellen, wie sie die SBB ausschliesslich bei ihren Präsentationen benützt 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 Wisenberg-Tunnels 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 Depo-  
nien auf der Seite talabwärts  
des Dorfes liegen, müssen Aus-  
bruch, Baustoffe und Maschinen  
mehrmals durch das Wohngebiet  
geführt werden. Alles in allem ver-  
passen die SBB dem mittleren Er-  
golztal eine wahre Rosskur nach  
Dr. Eisenbart! Es kann niemals  
Sinn des *Umweltschutzgesetzes*,  
der *Lärmschutzverordnung* und an-  
derer Vorschriften sein, unzumut-  
bare Emissionen zu verursachen,  
um sie dann mit gewaltsamen,  
kostspieligen Massnahmen wieder  
aus der Welt zu schaffen.

### Was tut not?

Andere, bessere Lösungen, die  
dem Konzept Bahn 2000 ebenfalls  
entsprechen, werden zu Recht ge-  
fordert. Zurückzugreifen wäre auf  
die *Variante H*, einen Vorschlag  
der NHT-Projekte der 80er Jahre.  
Ein Tunnel, beginnend nach Lie-  
stal, von 17,20 km Länge würde  
die Ortschaften Lausen, Itingen  
und Sissach umfahren. Der Ab-  
bruch von Wohnhäusern (Lau-  
sen), Absenkung des Trassees  
(Itingen), kostspielige Lärm-  
schutzwände und überdimensio-  
nierte Bahnhöfe würden vermei-  
den, ebenso die technischen Män-  
gel (keine Überholgeleise) und  
Gefahren einer vierspurigen  
Strecke (Unfälle). Das Argument,  
der Reisende fühle sich wie  
(Rohrpost)-befördert, wenn er an-  
derhalb Minuten länger in einem  
Tunnel fährt, ist nicht stichhaltig.  
Dies um so weniger, als auf  
Wunsch der Gemeinde Muttens in  
der Lachmatt der im Tagbau erst-  
ellte Tunnelabschnitt zur Erhal-  
tung eines Naherholungs- und  
Landwirtschaftsgebietes wieder  
überdeckt wird.

Der Widerstand der Bevölkerung  
gegen das vorliegende Projekt be-  
ruht nicht auf Unkenntnis, son-  
dern im Wissen, dass die Lebens-  
qualität in den betroffenen Dör-  
fern Vorrang hat vor allen ande-  
ren Überlegungen.»

*Felix Hugenschmidt,  
Bauingenieur SIA, Sissach*

\*

### «Eine echte Chance für Basel?»

Der Basler Heimatschutz verfolgt  
die Entwicklung des in obigem  
Artikel (Heimatschutz 1/89) be-  
schriebenen *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 gegenteili-  
gen Beschluss des Regierungsrates  
fochten wir beim Verwaltungsge-  
richt erfolgreich an. In diesem Zu-  
sammenhang stösst sich der Sek-  
tionsvorstand an der Schemaskiz-  
ze für die Fussgängerverbindung  
über die Geleise, die den genann-  
ten Artikel begleitet. Nach unserer  
Auffassung ist ein Bauwerk der  
skizzierten Art völlig unvereinbar  
mit dem Schutz der Perronhallen.  
Der Verfasser, Kantonsbaumei-  
ster *Carl Fingerhuth*, zuständig für  
Masterplan-Öffentlichkeitsarbeit,  
begibt sich damit auf Kollisions-  
kurs mit den Erklärungen in der  
Broschüre «Konzept 86», die dem  
Stimmvolk als Entscheidungs-  
grundlage diene. Dort heisst es  
auf Seite 52: «Die bauliche Sub-  
stanz und die Funktion von Auf-  
nahmegebäude 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 wegretouchiert 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 m<sup>3</sup>): 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 «sélection 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<sup>e</sup> 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 néogothique ou cottage à l'anglo-saxonne, et bientôt les dépendances à la bernoise – sorte de déclaration d'hélicisme à la veille du Sonderbund –, pour finir par l'apparition clinquante des édifices de riches étrangers, tel le château Rotschild, 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 préindustrielle. (...) 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'enfantelements que l'architecture, notamment celle de la résidence suburbaine, met particulièrement bien en évidence.»