

Heimatschutz und Autobahnen im Kanton Solothurn

Autor(en): **Wiesli, Urs**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde**

Band (Jahr): **23 (1961)**

Heft 10

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-861450>

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.

bedingt, sondern sie ist ein Zeugnis vom Ausmaß des geistigen Gehaltes menschlichen Schaffens. Die weitere Entwicklung im laufenden Jahrhundert wird zu einer ungeahnten Vermassung in allen Belangen führen. Es kann nie unsere Absicht sein, das Rad des Fortschrittes aufzuhalten oder gar zurückzudrehen. Aber in der Allgemeinheit ist die Verantwortung gegenüber ihrer Umwelt erneut mit allen verfügbaren Mitteln zu wecken. Die vielfach bewunderte Schönheit unserer heimatlichen Landschaft darf nicht mit unreifen und eigenwilligen Ausführungen beeinträchtigt werden. Ein geschultes Gefühl zu den gegebenen Verhältnissen in Verbindung mit einer angemessenen Rücksichtnahme auf das Gelände und seine Bedeckungen sind die Voraussetzungen bei der Durchführung von Renovationen an bestehenden Objekten sowie bei der Gestaltung von neuzeitlichen Projekten.

Der Heimatschutz betrachtet es dermalen als seine vornehmste Aufgabe, wenn er seine Kräfte zum guten Gelingen der erstrebenswerten Aufbauarbeit einsetzen darf. In der Zeitschrift «Heimatschutz» ist die erfolgreiche Tätigkeit mit unzähligen Beispielen aus allen Gebieten der Schweiz, in Schrift und Bild belegt.

Heimatschutz und Autobahnen im Kanton Solothurn

Von URS WIESLI

Der Heimatschutz steht bei vielen Leuten im Ruf, grundsätzlich gegen alles Neue und somit auch gegen die Autobahnen zu sein. Daß dem nicht so ist, es ihm aber dabei sehr auf das «Wie» ankommt, mögen die folgenden Ausführungen zeigen.

Nach dem Beschluß der eidgenössischen Räte vom 21. Juni 1960 stehen wir unmittelbar vor der Verwirklichung des schweizerischen Nationalstraßennetzes, das heute in die wichtige Phase der Projektierung eingetreten ist. Mit einem Schreiben an sämtliche Kantonsregierungen haben der Schweizerische Heimatschutz und ihm verwandte Organisationen ihre Mitarbeit angeboten und damit das Interesse am Autobahnbau bekundet.¹

Der Kanton Solothurn wird von den Nationalstraßen verschiedentlich durchzogen werden. Die Straße 1. Klasse Bern—Zürich wird das Wasseramt und vor allem das Gäu von Kestenholz bis Boningen/Ruppoldingen traversieren, diejenige von Basel nach Luzern den Jura zwischen Eptingen und Hägendorf in einem Tunnel durchstoßen und in der Gäuebene im Dreieck Egerkingen—Härkingen—Gunzgen sich mit der erstgenannten verschlingen. Nicht diese im Kanton Solothurn bis vor kurzem viel umstrittene Trasseführung — Wasserfallen- oder Belchentunnel — soll hier zur Diskussion stehen; auch der Heimatschutz



RICHENWIL, nördlich Hägendorf. Ein einsames Juratälchen, das der besonderen Aufmerksamkeit des Heimatschutzes würdig ist. Am Waldrand in der rechten Bildhälfte wird sich das S-Portal des Belchentunnels öffnen, von wo die Autobahn mitten durch die Wiesenmulde hindurch sich in den Vordergrund des Bildes ziehen wird.

Photo: U. Wiesli

muß sich der Erkenntnis anschließen, daß Autobahnen in erster Linie vollzentrale Orte höchster Stufe verbinden sollen und hierfür sämtliche lokalwirtschaftlichen Überlegungen weggelassen werden müssen.

Aufgabe des Heimatschutzes wird es daher sein, darauf zu achten, daß sich die nun festgelegte Trasseführung in jeder Beziehung, auch im kleinsten Detail, wie Böschungsgestaltung, Randmüerchen, Überführungen usw., den Gegebenheiten des jeweiligen Landschaftstypus anpaßt. Unsere vom Menschen bereits vielfach verunstaltete Kulturlandschaft gliedert sich in zahllose Kleinlandschaften, die sich durch natürliche oder kulturhistorische Besonderheiten auszeichnen. Fast jeder Kilometer der Autobahn wird bei uns in einer andern Umgebung drin verlaufen — Wald, Jurahang, Ebene, Siedlungsnähe usw. —, und nichts wäre schlimmer als starrer Schematismus oder eine Standardisierung in der Einzelausführung. Aber: «Nicht alle schützenswerten Objekte sind als solche allgemein bekannt, und es kann vom Planer nicht erwartet werden, daß sie ihm gegenwärtig sind.»² Heimat- und Naturschutz werden ihn darauf aufmerksam machen und mit ihm zusammenarbeiten müssen.

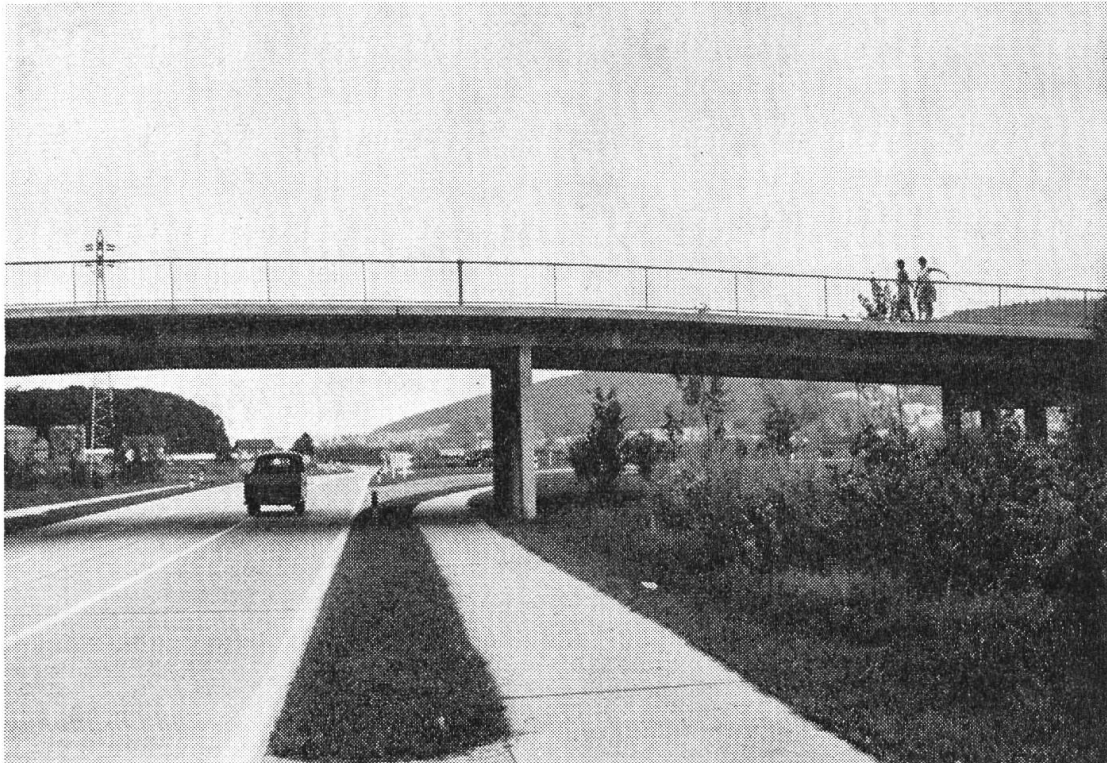
In allererster Linie wird vom Heimatschutz darauf zu achten sein, daß der planende Ingenieur sein Trasse wo immer möglich den großen Formen der Landschaft und des Bodens anschmiegt. «Er kann das Relief betonen, die Bodenformen zum Sprechen bringen und sie dem ungeschulten Auge erst eigentlich überschaubar und verständlich machen. Ein nach den Regeln der Kunst geführtes Trasse weist nicht nur harte Geraden und Kreisbögen auf, sondern umfaßt als wesentlich neues Element auch Übergangskurven . . . Ein solcher harmonisch durch das Gelände schwingender Straßenzug ist Verschwisterung der Urformen der Landschaft und der kristallklaren dreidimensionalen Gebilden der Mathematik.»²

Daß Klothoiden, den Bodenformen angepaßte Übergangskurven mit weichen Spiralbogen, auch schon im solothurnischen Straßenbau Eingang gefunden haben, beweist die neue Straße zwischen Hägendorf und Oberbuchsiten; der Heimatschutz darf deshalb bestimmt zuversichtlich sein, daß mit dem Lineal gezogene Straßen, wie sie zum Beispiel zwischen und Bellach und Selzach das Landschaftsbild beeinträchtigen, beim Nationalstraßenbau vermieden werden. Gerade das Teilstück zwischen dem Tunnelsüdportal im Richenwil nördlich Hägendorf über die Teufelsschlucht hinweg und den Jurahang hinunter in die Gäuebene zur Einmündung in die W-E-Transversale wird auf solothurnischem Gebiet in dieser Beziehung besonders beachtenswert, schwierig, aber auch dankbar sein.

In der Detailausführung wird es aber auch manchen falsch verstandenen Heimatschutz zu bekämpfen geben. Eine Stützmauer zum Beispiel paßt noch lange nicht in die Landschaft, wenn sie einfach aus Naturstein besteht. Wieso soll der Beton etwa von der Gäuebene ausgeschlossen werden, wo doch der Kies der naturgegebene und hier überall abgebaute Rohstoff ist? Blaue Alpenkalksteine in den bräunlichen Malmregionen des Juras oder den Molasse- und Moränelandschaften des Wasseramtes für Stützmauern oder Brücken zu verwenden, scheint hingegen viel weniger angebracht.

In der topfebenen Landschaft des Gäus werden schon wegen der zahlreichen Siedlungen beidseits des Trasses auch die Überführungen und Querverbindungen eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen. Gerade in der weiten Ebene würden brückentragende Aufschüttungen, die bis an den Rand der Autobahnen geführt werden, kulissenartig wirken und den Blick in die Ferne hemmen. Weitgespannte Konstruktionen, bei denen die Brücke weit von der Straße entfernt auf die Zufahrt aufgesetzt ist, lassen den Durchblick frei und erhalten den Eindruck der weiten, glacialen Schotterebene.

Viel wird bestimmt auch die Verschlingung der beiden Autobahnen im Dreieck Egerkingen—Härkingen—Gunzgen zu reden geben. Hier wird es nicht



Das *gute* Beispiel einer Autobahnüberführung. Die Brücke ist nicht auf einen schwerfällig wirkenden Damm aufgesetzt, sondern läßt den Durchblick frei, was besonders in der weiten Gäuebene zu beachten sein wird.

Photo: U. Wiesli

zu umgehen sein, daß ausgedehnte Beton- und Asphaltflächen den agrarischen Charakter der Landschaft beeinträchtigen. Es wird ein neues, weithin sichtbares technisches Element in die Landschaft hineinkommen, das aber nicht unbedingt und schon zum voraus als störend empfunden werden muß. Daß Technik und Verkehr in der Landschaft dem Heimatschutz nicht grundsätzlich als Stein des Anstoßes erscheinen müssen, mag zum Beispiel im Aufsatz des Bauberaters des Schweizer Heimatschutzes über «Heimatschutz und die Hochspannungsleitungen» nachgelesen werden.³ Und wem kämen im Reuß- oder Tessintal die noch heute großartig und eindrucksvoll wirkenden Anlagen der Gotthardbahn als störend vor? Wir sind überzeugt, daß vom rein ästhetischen Standpunkt aus betrachtet — landwirtschaftliche Aspekte stehen im Rahmen dieses Aufsatzes nicht zur Diskussion — die Nationalstraßen in der Gäuebene, etwa aus der Vogelperspektive eines nahen Juragipfels geschaut, in ihren elegant geschwungenen Formen vielleicht geradezu faszinieren können oder zum allermindesten besser wirken als das schnurgerade Band der Bahnlinie oder das immer noch sehr kahle und meist ebenso gerade Kanalbett der Dünnern.

Und schließlich die großen Kunstbauten, die Brücken. Im Gebiet des Kantons Solothurn steht außer den Aarebrücken diejenige über die Teufelsschlucht nördlich Hägendorf im Vordergrund. Brücken haben sich der allgemeinen Linienführung unterzuordnen, schneiden also den Fluß oder die Schlucht nicht unbedingt im rechten Winkel. Leichte, weitgespannte Konstruktionen brauchen im landschaftlichen Organismus meist ebenfalls nicht als störend empfunden zu werden, was an unzähligen Beispielen belegt werden kann. Je tiefer die Schlucht, je wilder die Landschaft, desto imposanter und harmonischer vermag das verbindende Element der Brücke zu wirken. Es dürfte in Heimatschutzkreisen klar sein, daß über der Teufelsschlucht, wo verschiedene Kalkflühe das Landschaftsbild dominieren, mit Beton sehr vorsichtig umgegangen werden muß und eine Verkleidung mit Naturstein aus der Umgebung zum mindesten einer Prüfung wert ist.

Vollendet wird die Autobahn durch die Bepflanzung, die ebenfalls gestaltend und nicht nur tarnend wirken soll. Durch bepflanzte Böschungen, durch Lebendverbau, und womöglich nicht durch Stützmauern wird nach einiger Zeit der Anschluß zum darüber stehenden Wald wieder vollzogen werden. Wo Wald durchschnitten wird — am Jurahang zwischen Richenwil und Santel, am südlichen Bornhang zwischen Boningen und Ruppoldingen —, muß die scharfe Schneisenwirkung durch Bepflanzung zwischen der Straße und den Rändern des alten Waldbestandes gemildert werden.

*

Der Solothurner Heimatschutz ist in der zuständigen Kommission für den Nationalstraßenbau mit zwei Mitgliedern vertreten. Es bleibt somit nur zu hoffen, daß diese im richtigen Moment auch zugezogen und angehört werden. Wir möchten unsere Hinweise schließen mit den Worten, die Dr. Ernst Laur im Jahresbericht 1960 des Schweizer Heimatschutzes dem Thema gewidmet hat:

«Nachdem das Volk die für die Nationalstraßen bestimmte Erhöhung des Benzinpreises abgelehnt hat, ist die Straßenbaukasse des Bundes leer, und es tritt eine allgemeine Verzögerung ein. Es ist auch zu befürchten, daß der Bau der Nationalstraßen aus Geldmangel nicht mit der Großzügigkeit wird erfolgen können, welche den Planern bis jetzt vorschwebte, und zu der nicht zuletzt die Gepflegtheit in der Einzelausführung gehört hätte. Weil man sparen muß, wird man nicht die schönsten, sondern die billigsten Lösungen suchen, und die Gefahr besteht, daß auch die Aufwendungen, welche man für die Einpassung in die Landschaften machen wollte, beschnitten werden . . . Wenn das Volk die für den raschen Ausbau der Nationalstraßen nötigen Mittel verweigerte, so sollen sie eben Schritt für Schritt, doch nicht weniger sorgfältig und schön

gebaut werden. Der Ärger der Ungeduldigen, die auf die Fertigstellung dieses oder jenes Straßenzuges länger warten müssen, als ihnen lieb ist, wird verrauchen; was aber nicht mehr geändert werden könnte, wären rücksichtslos und häßlich in die Landschaft eingeschnittene Straßen.»

¹ abgedruckt in «Heimatschutz» Nr. 1 / 1961

² R. Ruckli: «Bau der Nationalstraßen und Schutz der Landschaft.» «Heimatschutz» Nr. 1 / 1961

³ «Heimatschutz» Nr. 1, 1961

Lebendige Altstadt

Von R. MONTEIL

Bauprobleme am Beispiel Solothurns

In allen Altstädten steht der Heimatschutz vor demselben Problem: wie ist es möglich, einer Altstadt ihr typisches, einmaliges Aussehen zu bewahren, ohne daß sie zum Museum erstarrt?

Aus vielen Sinnen, doch aus einem Geiste ist die Altstadt in Jahrhunderten entstanden. Auch heute ist in ihr die Kraft einer lebendig gewachsenen und festgefügtten Gemeinschaft von Menschen spürbar. In der feinen Gliederung ihrer Räume, in der Individualität ihrer Fassaden, die bei allen Eigenheiten doch den Grundrhythmus des Straßenzuges übernehmen, ist die Altstadt ein Abbild unserer demokratisch gegliederten Gesellschaft.

SOLOTHURN

Abschluß des «Raumes» Gurzeln-
gasse durch Spätihaus und Bieltor.

Zeichnung G. Loertscher

