

Der Bahnhof in der Ortsplanung

Autor(en): **Kamber, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **8 (1951)**

Heft 2

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-782999>

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.

Plan

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung

Revue suisse d'urbanisme

W. Kamber

Der Bahnhof in der Ortsplanung

In einem Artikel über kleinere Bahnhöfe kann es nicht unsere Aufgabe sein, den innern Aufbau eines Bahnhofes unter die Lupe zu nehmen. Auch für die architektonische Gestaltung der Gebäude gibt es Leute, die dafür kompetenter sind; was uns aber an der Aufgabe interessiert, ist die Situierung der Bahn und des Bahnhofes im Siedlungsorganismus, die Wirkungen, die von dieser Lage auf die Entwicklung des Gemeinwesens, der Industriezonen und des Geschäftszentrums ausgehen, und die planerischen Massnahmen, die getroffen werden müssen, um diese Kräfte in eine für den Aufbau der Ortschaft günstige Bahn zu lenken und unerwünschten Entwicklungstendenzen einen Riegel zu schieben.

An Hand einiger Bilder möchten wir folgende Gebiete zur Diskussion stellen:

1. den Organismus einer alten Siedlung;
2. den veränderten Organismus einer neuen Siedlung und die Beziehungen derselben zu Bahn und Strasse;
3. Entwicklungstendenzen, die sich aus der Lage einer Siedlung zu Bahn und Strasse ergeben;
4. planerische Massnahmen, die getroffen werden müssen.

Der Organismus der alten Siedlung

Die mittelalterliche Stadt richtete sich nach folgenden Notwendigkeiten: Schutz gegen äussere Feinde, Marktplatz für die Umgebung. Bei Tagesreisen von maximal 30—40 km diente jede grössere Siedlung als Rastplatz. Die Stadt sass rittlings über dem Hauptverkehrsweg; da der Ueberlandverkehr sehr klein und langsam war, entstand aus dieser Situierung keine Gefährdung der Einwohner. Die Notwendigkeit einer Umfahrung bestand nicht. Auch innerhalb der Siedlung spielten bei den geringen räumlichen Ausmassen derselben Verkehrsprobleme keine oder nur eine geringe Rolle.

Als Beispiel einer solchen mittelalterlichen Stadt kann das alte Olten gelten (Abb. 1); die Entwicklung, welche die Stadt bis heute genommen hat, ist in den folgenden Abbildungen gezeigt. In Abb. 2 bemerkt man in Schwarz die alten Siedlungskerne, in der Mitte Olten, links oben Trimbach und rechts unten Wil. Diese alten Ortschaften waren klein und durch grosse, landwirtschaftlich genutzte Gebiete voneinander getrennt. Die Durchgangsstrassen führten zum weitaus grössten Teil durch unbebautes Gebiet. Heute ist das Verhältnis gerade umgekehrt:

Die Einwohnerzahl hat sich um das fünfzehnfache vermehrt, die Flächen der Baugebiete jedoch um mehr als das hundertfache. Die Hauptverkehrsstrassen führen nun durchwegs durch das Baugebiet, trotzdem der Verkehr sich in unvorstellbarer Weise vermehrt und die Geschwindigkeit sich enorm vergrössert hat (Abb. 2).

Betrachten wir die heutigen Verkehrsbeziehungen (Abb. 3): Der Ueberlandverkehr hat sich vervielfacht. Täglich passieren bei den Zählstellen an der Peripherie der Stadt 1200 Autos Richtung Basel, 1300 Autos Richtung Solothurn, 1600 Autos Richtung Luzern, 1500 Autos Richtung Aarau. — Dazu kommt eine grosse Zahl von Wagen, die sich innerhalb der Stadt bewegen und die Zählstellen nicht passieren sowie eine Unmenge von Velos. 4800 Personen kommen täglich mit der Bahn in die Stadt, um hier zu arbeiten, 700 Personen reisen mit der Bahn an auswärtige Arbeitsplätze. Im Bahnhof passieren täglich 500 Züge und speien ihre Menschenlast auf die Strassen und Plätze der Stadt aus.

Aber auch die internen Verkehrsbeziehungen haben sich infolge der grossen Ausdehnung der modernen Siedlungen und der arbeitsteiligen Wirtschaft vervielfältigt und sind komplizierter geworden. Der Arbeiter legt viermal täglich grosse Strecken zwischen Wohnung und Fabrik zurück, das Kind geht zum Kindergarten oder Schulhaus, die Hausfrau zum weitentfernten Kaufhaus, Milchmann und Post kommen täglich in jedes Haus. Gewerbe und Industrie steuern ihren Werkverkehr bei.

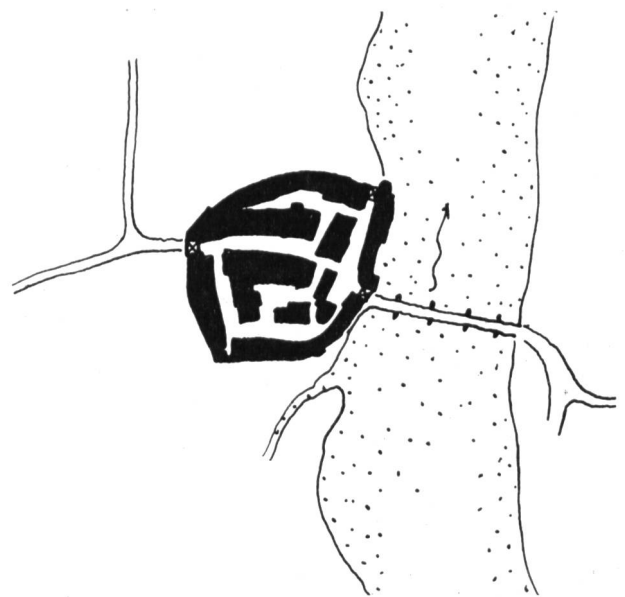


Abb. 1. Olten in der Vergangenheit: Kleine räumliche Ausmasse der mittelalterlichen Stadt; geringer Fahrverkehr ohne Verkehrsprobleme.

Was wir hier am Beispiel der Stadt Olten festgestellt haben, gilt selbstverständlich für jede mittlere oder grössere Ortschaft in mehr oder weniger ausgeprägtem Masse. Es ist klar, dass ein solches Verkehrsvolumen nicht mehr mit dem alten Verkehrsapparat bewältigt werden kann. Die verschiedenen Verkehrsarten schliessen sich gegenseitig aus und gefährden sich. Der Durchgangsverkehr kommt nicht mehr vorwärts. Für das Schulkind, das täglich die grossen Verkehrsadern überqueren muss, bedeutet der schnelle Strassenverkehr eine Gefahr.

Der Organismus der neuen Siedlung

Die neue Siedlung, auch wenn sie sich nach und nach aus dem alten Ortskern entwickelt hat, ist deshalb in organisatorischer Beziehung etwas grundsätzlich anderes als die alten Städte und Dörfer. Sie wird in erster Linie von den Verkehrsbeziehungen her bestimmt. Von Bahn und Strasse wird der Verkehr an die Ortschaft herangeführt und muss von der Siedlung möglichst reibungslos aufgenommen werden. Die Nähe zum Bahnhof, zum Schulhaus, zum Arbeitsplatz, zum Einkaufszentrum, zu Spiel- und Sportplatz sind massgebend für den innern Aufbau. Dabei wird die richtige Anordnung der verschiedenen Siedlungsteile, wie Wohn-, Industrie-, Geschäftszone, Grünflächen, Landwirtschaft, ebenso sehr von der Lage der Hauptverkehrslinien bestimmt, wie sich die Verkehrslinien andererseits nach den Zonen richten müssen.

Um uns über die richtige Anordnung der Verkehrswege und Siedlungszonen in einer beliebigen Ortschaft ein Bild zu machen, müssen wir von einem Ideal ausgehen, das wir nicht in einem der durch die geschichtliche Entwicklung und verschiedensten Einflüsse umgemodelten und zum grossen

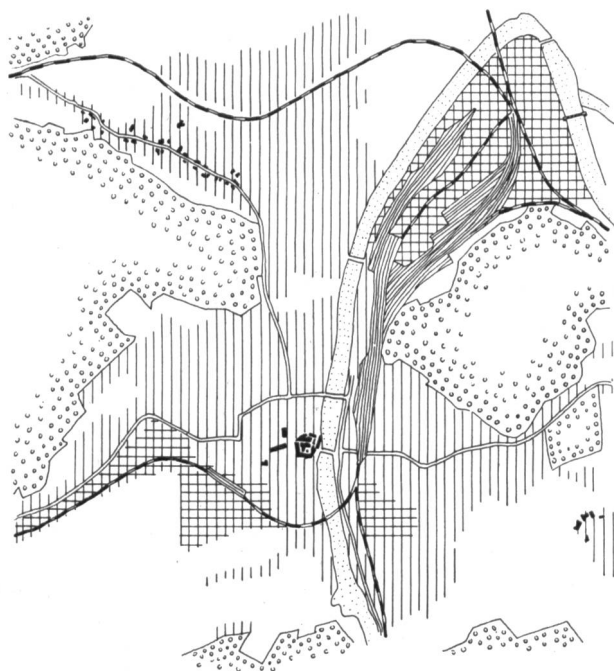


Abb. 2. Olten heute; Hauptverkehrswege: Trotz enormer Steigerung des Verkehrs, Strassenführung mitten durch das Baugebiet.

Teil «verdorbenen» Orte befinden. Wir betrachten deshalb zuerst den Plan für den Neu-Aufbau einer weitgehend vom Krieg zerstörten Ortschaft im Saarland, bei der auf das bestehende Alte wenig Rücksicht genommen werden musste, dann das Modell einer neu zu gründenden südamerikanischen Stadt und schliesslich das Schema einer neuen englischen Siedlung.

Beim *Wiederaufbau-Plan Sarrelouis* (Abb. 4) sind Bahn und Durchgangsstrassen parallel zu einander am Rande der Siedlung geführt. Eine einzige Strassenader verbindet Durchgangsstrasse und Bahnhof mit dem Stadtzentrum. Die doppelte Barriere von Durchgangsstrasse und Bahn wird nirgends von der Bebauung überschritten; auf einer Seite kann sich die Stadt ungehindert entwickeln. Die Industriezone ist längs der Bahn angeordnet und durch eine breite Grünzone von den Wohngebieten getrennt. Klare Trennung der verschiedenen Funktionen; vom Bahnhof führen kurze Wege sowohl zur Industriezone wie zum Ortszentrum. Als Nachteil sind die exzentrische Lage des Bahnhofes und die daraus sich ergebenden weiten Wege zu den äussern Quartieren zu verzeichnen. Der gemeinsame Anschluss der Ortschaft an Bahnhof und Durchgangsstrasse bringt eine sehr grosse Konzentration des Verkehrs auf einen Punkt mit sich, was komplizierte und kostspielige Anschlusswerke bedingt.

Noch klarer in der Organisation ist die neue «Stadt der Motoren», die in den letzten Jahren für 25 000 Einwohner in Brasilien geplant wurde (Abb. 5). Wohn- und Industriezone sind vollständig räumlich voneinander getrennt und durch eine Strasse, welche gleichzeitig den Bahnhof (B) und die Durchgangsstrasse (A) miteinander verbindet, in gegenseitige Beziehung gebracht. Bahn und Durchgangsstrasse berühren die Siedlung nur an

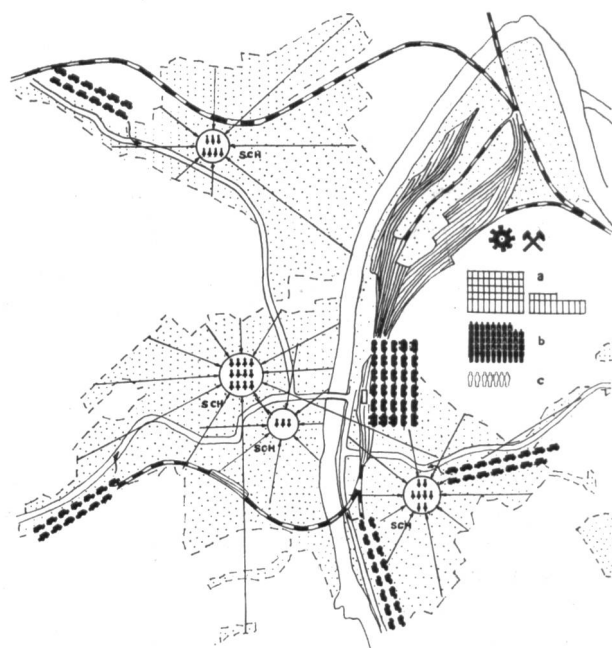


Abb. 3. Olten heute; Personenverkehr: Zu Einwohnern mit Arbeitsplatz am Ort (a; ca. 14 500) gesellen sich Bahnpendler, die hier arbeiten und auswärts wohnen (b), oder die hier wohnen und auswärts arbeiten (c). (1 Einheit = 100 Personen.)

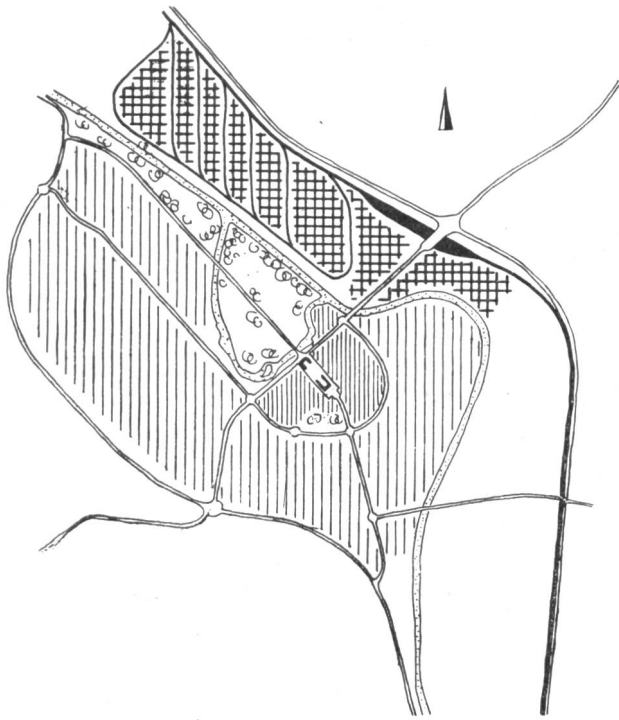


Abb. 4. Wiederaufbauplan Sarrelouis: Durchgangsstrasse und Bahn verlaufen nebeneinander an der Peripherie der Ortschaft.

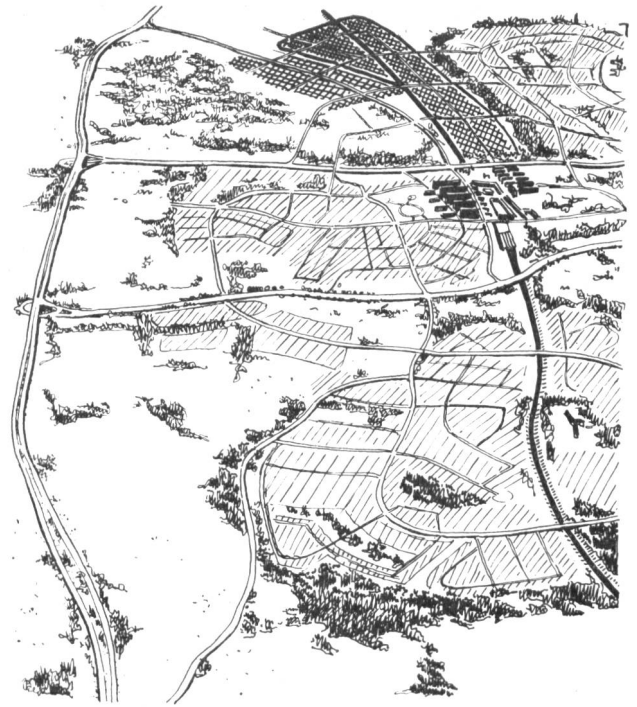


Abb. 6. Ongar, eine neugegründete Stadt in England, mit in sich weitgehend selbständigen Wohneinheiten, dazwischen, in Grünflächen eingebettet, die Hauptverkehrsstrassen und die Bahn.

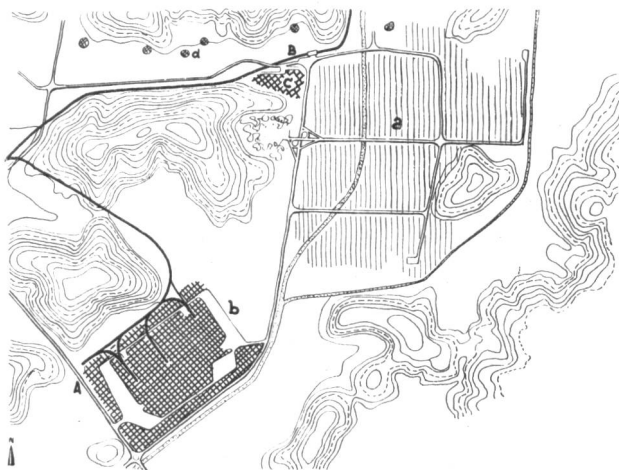


Abb. 5. «Stadt der Motoren», Brasilien: Räumliche Trennung von (a) Wohnzone, (b) Industriezone, (c) Betrieben für Nahrungsmittelversorgung in der Nähe der (d) Landwirtschaftsbetriebe; A) Durchgangsstrasse, B) Bahnhof.

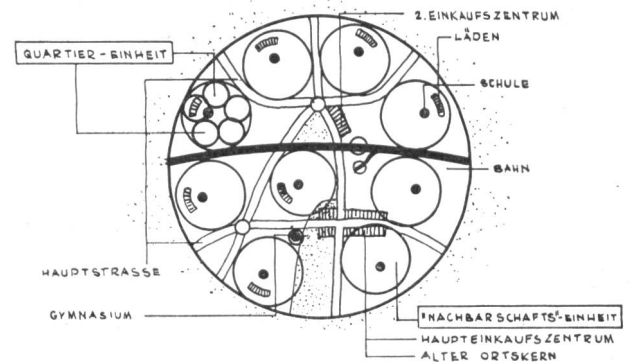


Abb. 7. Organisationsschema der Stadt Eltham, England, nach gleichem Prinzip aufgebaut wie Ongar.

der Peripherie; beide bleiben frei von jeglicher störender Bebauung; die Siedlung kann sich ungehindert durch dem Durchgangsverkehr dienende Verkehrslinien frei entwickeln. Die verschiedenen Funktionen von Siedlung, Industrie, Nah- und Fernverkehr kommen bereits im Plan klar zum Ausdruck. Wenn wir den Plan auf unsere Verhältnisse übertragen wollten, so wäre freilich folgende Kritik angebracht: Die weite Entfernung des Bahnhofs von der Industriezone bringt für die von auswärts kommenden Arbeiter lange Verkehrswege zur Arbeitsstätte mit sich; die separate Bahnlinie zur Industriezone ist etwas aufwendig und entsprechend kostspielig.

In Abb. 6 sehen wir den Typus einer neu zu gründenden englischen Satellitenstadt (*Ongar*). Die Stadt besteht aus verschiedenen, in sich weitgehend

selbständigen Wohneinheiten (Neighbourhoods), die jede ihr eigenes Schulhaus und eigene Einkaufsmöglichkeiten besitzen. Zwischen diesen verschiedenen «Dörfern» verlaufen, in Grünflächen eingebettet, die Hauptstrassen und die Bahn. Im Zentrum der verschiedenen Wohneinheiten liegen Bahnhof und Geschäftszentrum, und daran anschliessend die Industriezone. Die Ueberlandstrasse verläuft wieder frei in der Landschaft am Rande der Stadt (im Bilde links).

Im Gegensatz zu den vorigen Beispielen führt hier die Bahn mitten durch die Stadt; bei der weiträumigen ländlichen Bebauung würde eine Führung an der Peripherie zu lange Gehwege zur Folge haben. Die Gliederung der Stadt in selbständige Siedlungseinheiten, die links und rechts der Bahn angeordnet sind, und die unterirdische Anlage des Bahnhofes sorgen jedoch dafür, dass keine wichtigen Verkehrsbeziehungen entzweigeschnitten werden. In diesem Zusammenhang fällt ein Unterschied zwischen Bahn und Ueberlandstrasse auf. Während

der Bahnbenützer zu Fuss geht, der Bahnhof also in der Nähe seiner Arbeits- und Wohnstätte liegen sollte, wird die Durchgangsstrasse nur mit Autos oder noch mit Velos befahren. Die Distanz des Strassenanschlusses vom Siedlungs- und Industriezentrum spielt also eine viel geringere Rolle als bei der Bahn. Ferner nimmt eine Fernverkehrsstrasse mit kreuzungsfreiem Verkehr sehr viel Platz für die Anschlussbauwerke in Anspruch, die im freien Gelände besser angebracht werden können als innerhalb der Siedlung, während der notwendige Platz für eine Bahn-Unter- oder -Ueberführung verhältnismässig klein ist.

In ein Schema zusammengefasst sieht eine solche Satellitenstadt ungefähr wie Abb. 7 aus (Organisationsschema der Stadt Eltham, England). Wiederum führen die Hauptverkehrsstränge zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten hindurch, die jede mit eigenen Schulhäusern und Einkaufsgelegenheiten ausgerüstet sind, so dass die grossen Verkehrsadern im internen Verkehr nicht überschritten werden müssen.

Aus den oben besprochenen Ortsplanungen lassen sich folgende Prinzipien herauschälen, die wir später bei der Betrachtung einiger kleinerer Ortschaften und ihrer Beziehung zu Strasse und Bahnhof berücksichtigen werden:

- Klare Trennung von Industrie- und Wohngebiet, organischer Aufbau der Wohnzone mit ungestörten Zugängen zu Geschäfts- und Ladenzentrum und zu den Schulen,
- Bahnhof sowohl in der Nähe von Industrie- und Wohngebiet,
- Hauptverkehrsstränge an der Peripherie der Ortschaft oder so angelegt, dass sie die natürlichen Verkehrsbeziehungen innerhalb der Ortschaft möglichst wenig stören,
- die Hauptverkehrslinien sind zwischen Grünflächen eingebettet und weisen keine Bebauung auf, die Anschlüsse an den Lokalverkehr sind an wenigen Punkten zusammengefasst.

Die Elemente der Verkehrsplanung

Der Bahnhof im engern Sinne betrachtet, ist eine technische Anlage, deren Funktionieren dem Ortsplaner wohl in grossen Zügen bekannt sein sollte, deren technische Details ihn aber gewöhnlich nicht stark interessieren und seiner Einwirkung entzogen sind. Als Instrument des Verkehrs erfüllen Bahn und Bahnhof jedoch nur eine Teilfunktion innerhalb des Gesamtverkehrs, und aus dieser Arbeitsteilung zwischen Bahn-, Fussgänger- und motorisiertem Strassenverkehr ergibt sich eine Reihe von gegenseitigen Beziehungen, deren reibungslose Erfüllung für den Organismus einer Siedlung von grösster Wichtigkeit ist, und deren Organisation in erster Linie Sache des Ortsplaners ist.

Da der Verkehr keine primäre, sondern nur eine sekundäre Lebensfunktion ist, die sich erst aus dem Vorhandensein von grösseren Menschenansammlungen in Dörfern und Städten, aus der arbeitsteiligen Wirtschaft und der Gliederung der Siedlungen in Quartiere mit bestimmten Zweckbestim-

mungen, in Wohn-, Industrie-, Geschäftsquartiere, in Verwaltungs- und Schulgebäude, Landwirtschafts-, Sport- und Erholungsgebiete ergeben, fällt der Verkehrsplanung prinzipiell auch nur eine sekundäre Bedeutung innerhalb der Siedlungsplanung zu. Grundsätzlich ist der Verkehr nur Diener innerhalb des grössern Organismus einer Siedlung, und die Wohn- und Industriequartiere haben sich nicht schlecht und recht in den zwischen Strassen- und Bahnanlagen noch zufällig freibleibenden Platz einzufügen, sondern Bahn und Strasse haben sich mit dem Gesamtorganismus einer Siedlung so zu verbinden, dass sie möglichst wenig stören und in der Lage sind, die ihnen zugewiesenen Aufgaben reibungslos zu erfüllen.

In der Praxis jedoch drängen sich die Verkehrsanlagen immer sehr rasch in den Vordergrund, und häufig ist es allein ihr Ungenügen, welches den Behörden die Notwendigkeit einer Planung vor Augen führt. Die Gefahr ist dann gross, dass eine «Lösung» getroffen wird, welche die Uebelstände wohl momentan behebt und bequem und ohne allzu grosse Kosten ausgeführt werden kann, infolge ihrer falschen Lage im Siedlungsorganismus jedoch neue Fehlentwicklungen und Schwierigkeiten herbeiführt. Auch andere Gründe rücken die Verkehrsprobleme stark in den Vordergrund. Während es bei einem neuen Wohnquartier oft keine Rolle spielt, ob es östlich oder westlich des ursprünglichen Ortskernes angeordnet wird, richten sich die Ueberlandverbindungen nicht nur nach der einzelnen Siedlung, sondern müssen sich einer ganzen Reihe von Ortschaften, die bei uns meist sehr dicht aufeinander liegen, anpassen, und häufig wird ihre Lage schon durch die Topographie bedingt. Auch ist das Niederreissen von Gebäuden eine sehr kostspielige Angelegenheit, so dass man in der Führung der Verkehrswege nicht frei ist. Und letzten Endes sind die Gemeindebehörden durch die Gesetze und die bisherige Praxis daran gewöhnt, sich mit Bau- und Strassenlinien herumzuschlagen, während ihnen die Gesamtzusammenhänge einer Ortsplanung oft ziemlich schleierhaft bleiben. Auch der Ortsplaner wird durch die tatsächlichen Verhältnisse meist wider Willen gezwungen, die Strassenlinien auf Kosten anderer Belange bevorzugt zu behandeln, denn hier schafft er etwas, dessen Verwirklichung er mit grösserer Wahrscheinlichkeit erwarten darf, während die schönsten Gruppierungen von Gebäuden, die besten Grünanlagen meist nur ein schöner Traum sind und durch die nächste Entwicklung schon umgestossen werden.

Die Verkehrslinien bilden deshalb immer das Gerippe einer Ortsplanung, das frühzeitig festzulegen ist, und an dem später nicht mehr stark gerüttelt werden kann. Wird der dazu benötigte Platz nicht rechtzeitig gesichert, so treten Unzulänglichkeiten auf, die später überhaupt nicht mehr befriedigend oder nur mit unverhältnismässig grossen Kosten beseitigt werden können. Falsch aber ist es, zu glauben, um ein x-beliebiges Gerippe, das auf dem Wege des geringsten Widerstandes erzielt wurde, lasse sich auch schon ein lebenskräftiger Organismus aufbauen. Auch der Schöpfer eines Ver-



Abb. 8. Ueberbauung in Perlenkettenform der Jurafuss-Strasse zwischen Olten und Wangen.

kehrsskelettes muss sich immer den Organismus der ganzen Siedlung vor Augen halten.

Soll nun der Ortsplaner den Bahnhof in eine richtige Beziehung zu Siedlung und Strasse setzen können, so muss er sich über die Anforderungen, die an die Verkehrsanlagen gestellt werden, und über die Eigengesetzlichkeit, die einer solchen Anlage innewohnt, im klaren sein. Er sollte auch einen gewissen Ueberblick über die einzelnen technischen Elemente von Strasse und Bahn, über die Möglichkeit zum Anschluss von Industriegeleisen, über die Ausbildung und den Platzbedarf von Unterführungs-, Ueberbrückungs- und Anschlussbauwerken besitzen, weshalb wir nachstehend die charakteristischen Merkmale kurz zusammenfassen.

a) Bahn und Bahnhof

Die technische Anlage des Bahnhofs hat O. Baumann in Nr. 5 des letztjährigen «Plans» erschöpfend dargelegt, und gestützt auf seine Schemazeichnung und seine Angaben, haben wir einen normalen Bahnhof für eine kleinere Ortschaft an einer zweispurigen Bahnstrecke maßstäblich aufgezeichnet (Abb. 10, A) und sie im gleichen Maßstab wie die Anschlussbauwerke einer Strasse reproduziert (Abb. 10, B und C), um damit dem Leser einen Ueberblick über die gegenseitigen Grössenverhältnisse zu geben. Aus dieser Zeichnung und den Aus-

führungen von O. Baumann geht hervor, dass ein Industriegeleise normalerweise nur in einem Bahnhof und nicht auf offener Strecke angeschlossen werden kann, worauf bei der Ortsplanung Rücksicht zu nehmen ist.

Innerhalb des Siedlungsorganismus wirkt die Bahn als Barriere, welche der weitem Ausdehnung des Strassennetzes und der Siedlung ein Hindernis entgegengesetzt und welche nur durch Unter- und Ueberführungen überwunden werden kann. Da diese Bauwerke nicht billig sind und die Gemeinden meist beträchtliche Beiträge daran zu leisten haben, sind bei der Ortsplanung die Quartiere so anzuordnen, dass mit einem Minimum von Unter- und Ueberführungen auszukommen ist.

Als Vermittler des Verkehrs wirken Bahn und Bahnhof aber auch als Anziehungspunkt für die Wohnbebauung (Arbeitspendler), für die Industrie (Geleiseanschluss und Reklamemöglichkeit), für Wirtschaften, Hotels und bei nicht zu weiter Entfernung vom Ortskern für Geschäfts- und Ladenbauten (Bahnhofstrasse!). Aus dieser Doppelfunktion als Barriere und Anziehungspunkt ergeben sich Schwierigkeiten, deren Ueberwindung Aufgabe der Ortsplanung ist. Der auf dem Bahnhofplatz massierte Verkehr muss kanalisiert und möglichst flüssig auf die andere Bahnseite hinübergeführt werden.

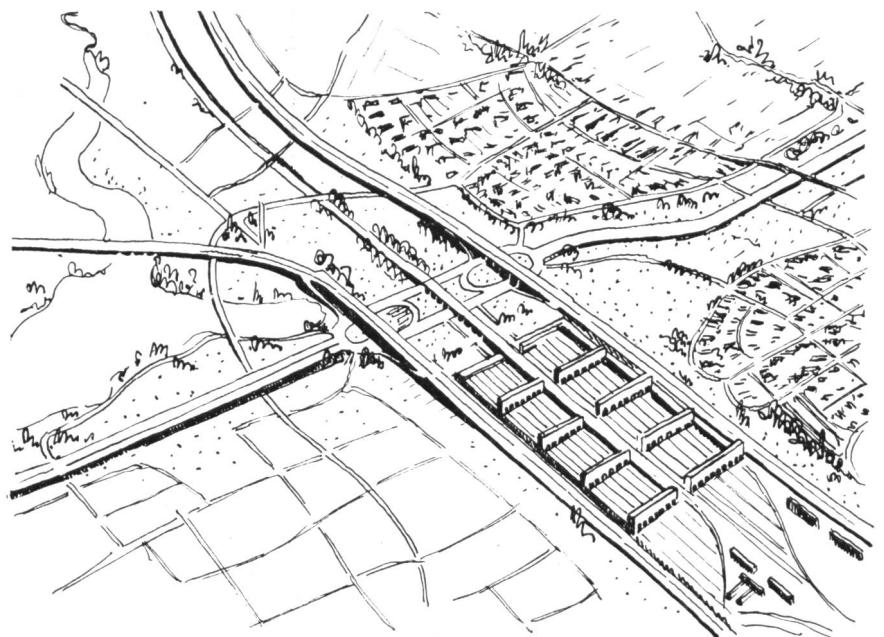


Abb. 9.

Moderne englische Ueberlandstrasse, mit Bauverbot und kreuzungsfreier Ueber- oder Unterführung des Lokalverkehrs, hindert die ungehemmte Entwicklung der Ortschaft.

b) Die Strasse

Jede Strasse, sei es nun Lokal- oder Fernverkehrsstrasse, zieht die Bebauung an, so dass heute viele Ueberlandstrassen Perlenketten gleichen, an die Häuschen um Häuschen wie an einer Schnur aufgereiht sind. Das hat die unangenehme Folge, dass die Verkehrsübersicht leidet, die vielen Ausfahrten einen flüssigen Verkehr verunmöglichen und die Anwohner (Kinder!) durch den rasch fahrenden Ueberlandverkehr gefährdet werden (Abb. 8).

Eine moderne Ueberlandstrasse, an der keine Häuser geduldet werden und über die der Lokalverkehr kreuzungsfrei über- oder untergeführt wird, wirkt dagegen als Barriere, die der natürlichen Entwicklung der Ortschaft ein starkes Hindernis entgegengesetzt (Abb. 9).

Wenn der Verkehr auf unsern Ueberlandstrassen nicht langsam erstickt werden soll, so müssen auch sie durch gesetzgeberische Massnahmen, durch die Ziehung von entsprechenden Baulinien, den Erwerb von anschliessenden Grünstreifen und die Anordnung von rückwärtigen Erschliessungsstrassen von einer weiteren Bebauung freigehalten werden.

Eine Ueberlandstrasse, auf der kein sich kreuzender Verkehr geduldet wird, muss in der Ortsplanung gleich wie eine Bahnlinie behandelt werden, die mit Ueber- oder Unterführungen überwunden wird. Ungleich zur Bahn muss jedoch die Ueberlandstrasse auch den Anschluss an das Ortsstrassennetz vermitteln, und da auch diese Anschlüsse kreuzungsfrei auszubilden sind, entstehen umfangreiche und kostspielige Bauwerke, deren Anzahl schon aus Kostengründen so klein wie möglich zu halten ist. Allerdings ist es nicht Sache des mit der Ortsplanung betrauten Architekten, solche Anschluss- oder Kreuzungsbauwerke zu projektieren, da deren Ausbildung eine eigene Ingenieurwissenschaft ist, und es Dutzende von Varianten gibt, deren Wahl und zweckmässige Dimensionierung eine beträchtliche Erfahrung braucht.

Entwicklungstendenzen, die sich aus der Lage einer Siedlung zu Bahn und Strasse ergeben

Jede Siedlung entwickelt sich nach einer eigenen Gesetzlichkeit, die sich aus der Lage zu benachbarten Industrien, zu Verkehrsanlagen, der Topographie usw. ergibt, und auf die der Ortsplaner Rücksicht zu nehmen hat, wenn die Entwicklung nicht einen ganz andern Gang nehmen soll, als er das in seinem Plan vorgezeichnet hat. Im folgenden betrachten wir die Entwicklung einer kleineren Ortschaft, wie sie beim Fehlen einer Planung zu erwarten ist und die Verkehrsbeziehungen, die sich aus dieser Entwicklung ergeben (Abb. 11—15).

Abb. 11 zeigt das Schema einer kleineren Ortschaft vor dem Einsetzen der Entwicklung (die Pfeile geben die Richtung der Verkehrsbeziehungen an). In der Mitte befinden sich die Läden und die Gemeindeverwaltung, links die Schule, aussen herum Bauernhöfe mit freiem Zugang zum Landwirtschaftsland. Die Verkehrsbeziehungen innerhalb des Wohngebietes sind äusserst mannigfaltig und

verlaufen in allen Richtungen, von der Wohnung zur Schule, zu den Läden, zur Arbeitsstätte usw.

In einer zweiten Phase (Abb. 12) wird das Dorf an Bahnhof und Durchgangsstrasse angeschlossen. Zu den ungerichteten, diffusen Verkehrsbeziehungen des Wohngebietes treten drei konzentrierte, gerichtete Verkehrsströme, der Verkehr zum Bahnhof, zur Durchgangsstrasse, und ein kleinerer von der Durchgangsstrasse zum Bahnhof (Umschlag Bahn—Strasse).

Später (Abb. 13) entwickelt sich ein Industriegebiet an der Bahn. Zu den bestehenden Verkehrsbeziehungen treten neu: der Verkehr vom Wohngebiet zur Industrie, von der Industrie zum Bahnhof, von der Industrie zur Strasse.

Bei der gegebenen Lage (Abb. 14) von Bahn und Durchgangsstrasse würde sich die Ortschaft in folgender Weise entwickeln: Wohn- und Geschäftshäuser entstehen gegen den Bahnhof und gegen die Strasse; der Ortskern löst sich auf und ein architektonischer Mischmasch entsteht. Längs der Bahn siedeln sich Industrie- und Wohnbauten in buntem Wechsel an. Die Durchgangsstrasse wird durch beidseitige Bauten eingengt. Die Verkehrsbeziehungen infolge der regellosen Ueberbauung werden äusserst kompliziert. Eine Sanierung der Verkehrsverhältnisse mit einer kreuzungsfreien Führung der Durchgangsstrasse wird kompliziert und kostspielig, oft auf einwandfreie Art überhaupt nicht mehr möglich.

Entsprechend Abb. 15 hätte sich die Ortschaft bei rechtzeitiger Planung entwickeln können: Es entsteht eine klare Ausbildung eines Geschäfts- und Ladenzentrums gegen den Bahnhof sowie eine abgetrennte Industriezone; die Verbindung der Bauernhöfe mit dem Hinterland bleibt gewahrt; die klare und verhältnismässig billige Anlage des Strassennetzes wird sichergestellt.

Die Organisation einer kleineren Ortschaft

In unserer weiteren Untersuchung betrachten wir den sehr häufig vorkommenden Normaltyp einer Siedlung von ca. 1000—5000 Einwohnern, die an einer Bahnlinie und einer dazu parallel geführten Durchgangsstrasse mit kreuzungsfrei geführtem Verkehr gelegen und durch keine besonderen topographischen Verhältnisse eingengt ist. Dabei wird die Lage der Bahn als gegeben angenommen, während die bisher bestehenden Durchgangsstrassen durch die Bebauung häufig schon so eingengt sind, dass eine lokale Verlegung (Umfahrung) oder eine vollständige Neuanlage in Betracht gezogen werden muss. Feststehend ist ferner die Lage des Ortskerns, während für die Anlage des Industriequartiers und neuer Wohngebiete der dafür geeignete Platz gefunden werden muss. Es sind also folgende Elemente, die in unserer Untersuchung zu berücksichtigen sind: Bahn (bestehend), Durchgangsstrasse (Neuanlage), Dorfkern (bestehend), die Anlage eines neuen Industriequartiers, die Anlage neuer Wohngebiete, möglichst ungestörter Weiterbestand der Landwirtschaft.

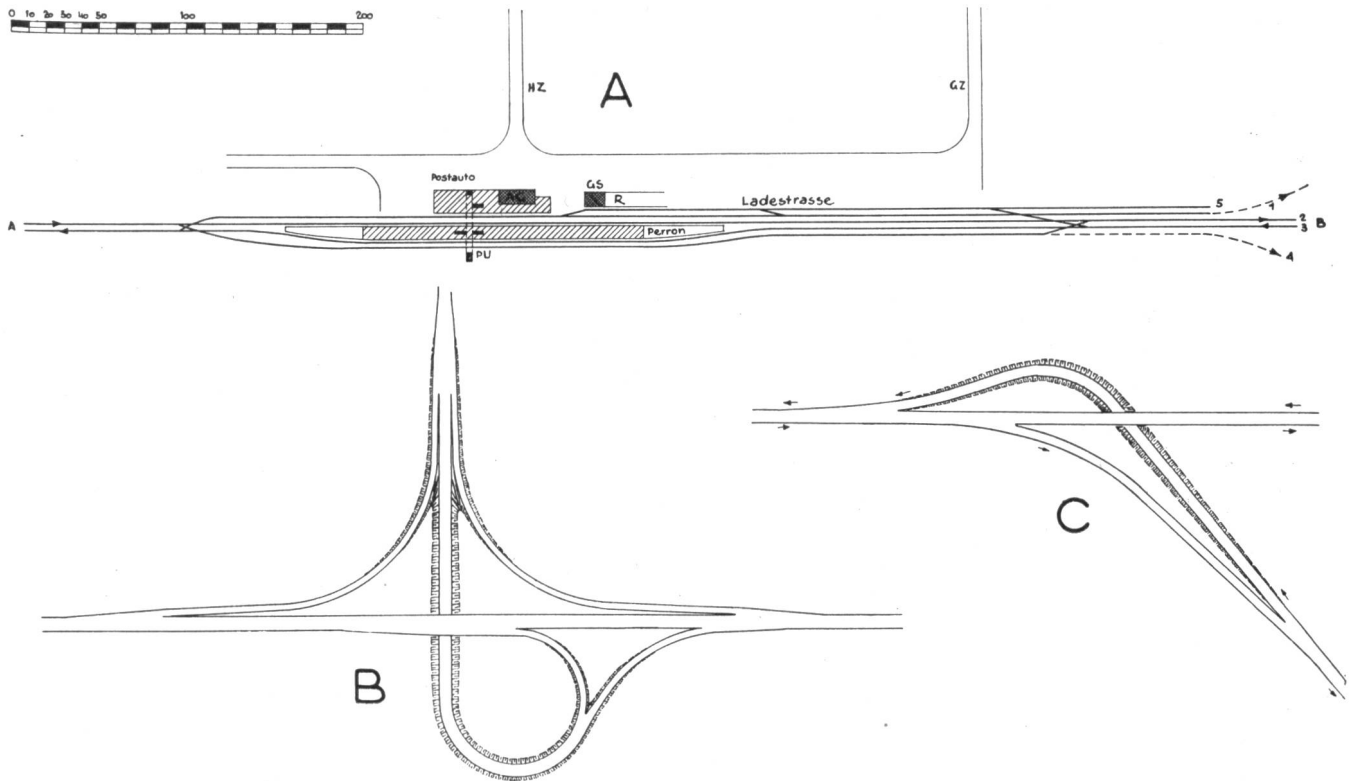


Abb. 10. Kreuzungsfreie Strassenanschlüsse mit einseitigem Ortsanschluss durch einblättriges Kleeblatt an Fernverkehrsstrasse (B) und kreuzungsfreier Abzweigung mit Unterführung des einen Abzweigarmes (C). Im gleichen Maßstab Bahnhof für kleinere Ortschaft (A), mit Anschlussgleisen 1 und 4 für Industriegeleise.

Dabei interessieren vor allem:

- a) klare und finanziell tragbare Anschlüsse von Bahn und Durchgangsstrasse an den Lokal- und Industrieverkehr;
- b) ungestörte Lokalverkehrsverbindungen innerhalb der verschiedenen Siedlungsteile, wobei die Verbindung der Industriezone mit Bahnhof und Durchgangsstrasse möglichst direkt und ohne Ueberquerung wichtigerer Lokalverkehrsströme erfolgen soll;
- c) klare und sparsame Verbindung der durch die Bahn und eventuell durch die Durchgangsstrasse voneinander getrennten Siedlungsteile, wobei Bahn oder Durchgangsstrasse vom Verkehr nicht gekreuzt, sondern unter- oder überführt werden müssen.

Die Gebiete beidseits der Bahn sollen für die Bebauung erschlossen und mit einer einzigen, möglichst zentral gelegenen Unterführung verbunden werden; die Anschlüsse an die Durchgangsstrasse sind auf ein Minimum zu beschränken. Die Frage lautet: Wo soll das neue Industriequartier, wo soll die Durchgangsstrasse angelegt werden?

Um zu einer richtigen Lösung zu kommen, müssen die verschiedenen Verkehrsbeziehungen klar erkannt und nach ihrer Wichtigkeit geordnet werden. Dabei fällt vorerst einmal auf, dass der Bahnbenützer bei der Ankunft im Ort sein Fahrzeug verlässt und zu Fuss sein engeres Ziel aufsuchen muss, während der Benützer der Durchgangsstrasse von seinem Vehikel bis zu dem Punkte getragen wird, an den er gelangen will. Der Bahnhof sollte deshalb möglichst zentral innerhalb der Ortschaft liegen; die Durchgangsstrasse kann dagegen weit ausserhalb der Peripherie vorbeiführen,

ohne dass dadurch Unzulänglichkeiten entstehen. Dabei ist wünschbar, dass für den Strassenverkehr mit den näheren Nachbargemeinden eine zweite Strasse besteht, damit die eigentliche Durchgangsstrasse vom Nahverkehr entlastet werden kann, und weil die weit auseinanderliegenden Anschlüsse an die Durchgangsstrasse gewisse Umwege bedingen, die für den Nahverkehr ins Gewicht fallen, während sie für den Fernverkehr ganz nebensächlich sind. Als Prinzip kann gelten: Sämtliche lokalen Ortsverbindungen, die dem Fussgängerverkehr dienen, müssen möglichst kurz sein; die Anschlüsse an die Durchgangsstrasse sollen übersichtlich angeordnet sein und einen flüssigen Verkehr erlauben, während die Länge keine Rolle spielt. Die verschiedenen Verkehrswege können deshalb ihrer Kürze und Wichtigkeit entsprechend wie folgt klassifiziert werden:

1. Bahnhof - Ortskern (Geschäftszentrum) und übrige Wohngebiete. Wünschbar ist dabei eine architektonisch betonte Verbindung von Ortskern und Bahnhof durch die Geschäfts- und Ladenstrasse.
2. Bahnhof - Industriequartier. Die Bahn - Arbeitspendler sollen das Industriequartier bequem vom Bahnhof erreichen können. Die Anlage des Industriequartiers in der Nähe des Bahnhofes ist auch erforderlich, damit das Industriegeleise, das nur im Bahnhof angeschlossen werden kann, nicht zu lang und kostspielig wird. Wo sämtliche wichtigeren Industrien an das Industriegeleise angeschlossen werden können, spielt dagegen der Werkverkehr zwischen Industrie und Bahnhof eine geringe Rolle, und es können

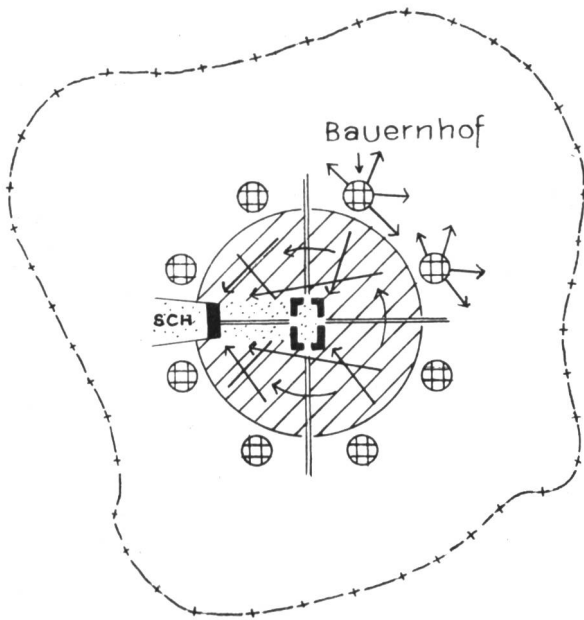


Abb. 11.

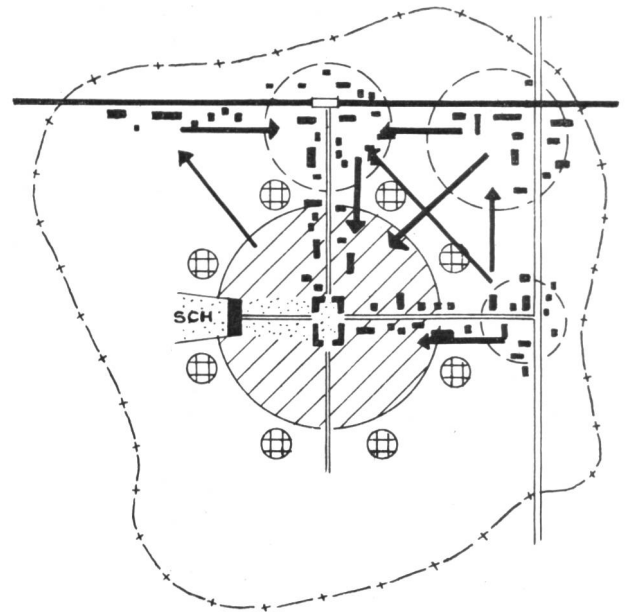


Abb. 14.

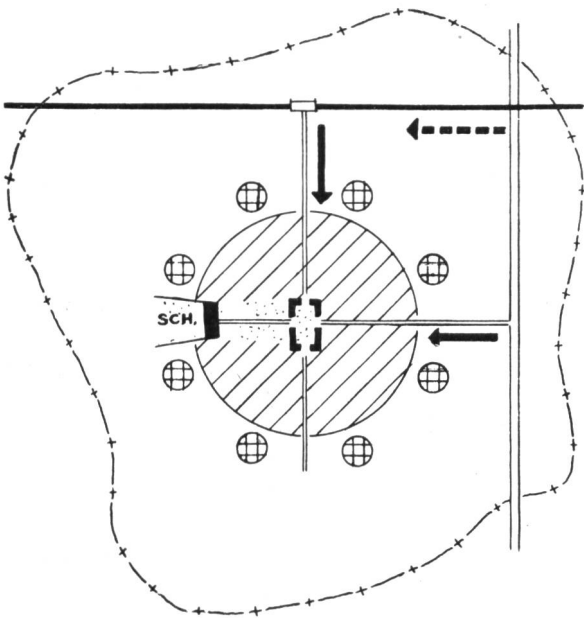


Abb. 12.

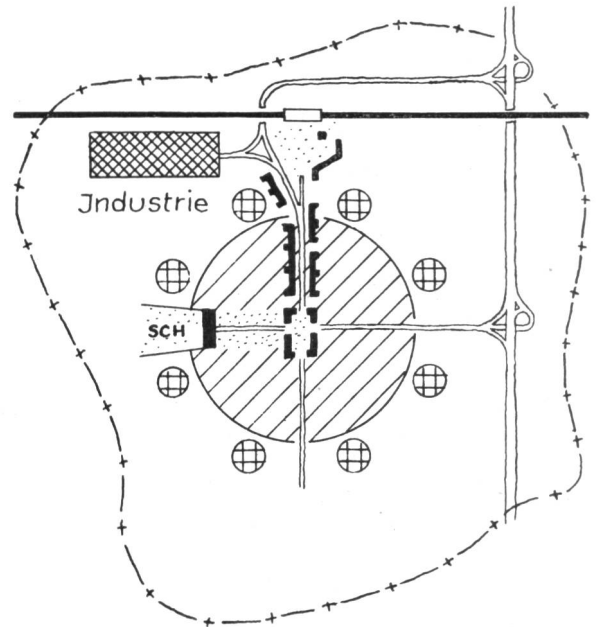


Abb. 15.

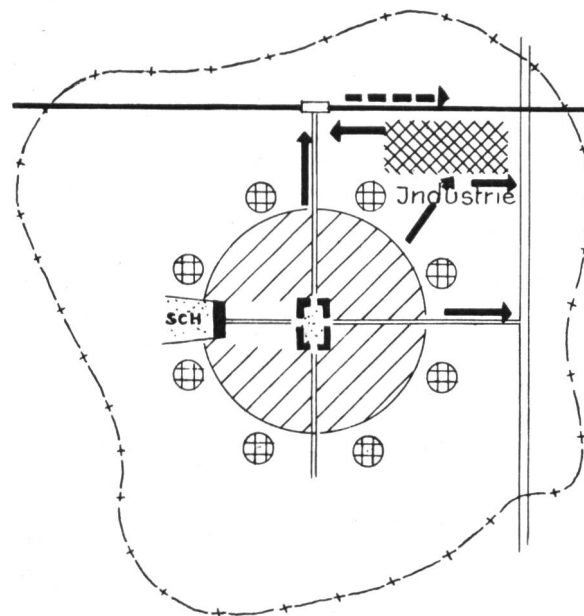


Abb. 13.

Abb. 11—15. Schema der Entwicklung einer kleineren Ortschaft.

Abb. 11. Ortschaft vor Beginn der Entwicklung, mit ihren durch Pfeile angedeuteten Verkehrsbeziehungen.

Abb. 12. Anschluss des Dorfes an Bahnhof und Durchgangsstrasse.

Abb. 13. Bildung eines Industriegebietes an der Bahn.

Abb. 14. Zukünftige Entwicklung der Ortschaft bei fehlender Planung.

Abb. 15. Entwicklung der Ortschaft bei rechtzeitiger Planung.

- dafür kleinere Umwege oder die Benützung von Unterführungen in Kauf genommen werden.
3. Industriegebiet - Wohngebiete. Die Industriezone soll von allen Wohnquartieren auf bequemen und kurzen Wegen erreicht werden können.
 4. Gute Verbindung innerhalb der verschiedenen Wohngebiete und mit dem Geschäftszentrum, den Schulen, Grüngebieten (Einkauf, Schulbus, Post, Milchmann, Arbeitsweg).
 5. Industriegebiet - Durchgangsstrasse. Für den Werkverkehr und die Autopendler (Abholung der Industriearbeiter durch Werk-Autobusse).
 6. Wohn- und Geschäftsquartiere - Durchgangsstrasse.

Diese Klassierung widerspricht allerdings der herkömmlichen Auffassung, wonach die Durchgangsstrasse mitten durch die Gemeinde hindurchführen soll. Wird aber einmal von Bund und Kantonen die Forderung mit Nachdruck und entsprechender finanzieller Unterstützung vertreten, dass die Anschlüsse an die Durchgangsstrasse auf ein Minimum beschränkt und kreuzungsfrei auszubilden sind, so verbietet sich die herkömmliche Anordnung schon aus finanziellen Gründen von selbst, und die Gemeinden werden gezwungen, die Durchgangsstrasse aus den Baugebieten herauszunehmen.

Auf Grund der obigen Prinzipien und der Forderung, dass die Durchgangsstrasse die bestehenden Verkehrsbeziehungen innerhalb der Ortschaft nicht durchschneiden soll (vergl. Abb. 15), kommen noch zwei Möglichkeiten für die Lage der Durchgangsstrasse in Frage:

- a) Durchgangsstrasse an der Peripherie der Ortschaft, und zwar möglichst der Gemeindegrenze entlanglaufend, damit die Bauernhöfe nicht von ihrem Kulturland abgeschnitten werden und die Wohnquartiere sich ungehindert entwickeln können.
- b) Durchgangsstrasse entlang der Bahnlinie angeordnet, die ja die Ortschaft bereits durchschneidet oder einseitig begrenzt.

Diese verschiedenen Möglichkeiten sind in den nachfolgenden Typen-Beispielen dargestellt:

Die Durchgangsstrasse verläuft längs der Gemeindegrenze an der Peripherie der Ortschaft (Abb. 17). Der Ortskern liegt zwischen Bahn und Durchgangsstrasse. Die direkte Verbindung vom Bahnhof zum Ortskern ist als Geschäftsstrasse ausgebildet. Die Industriezone mit Geleiseanschluss wurde seitlich von Bahnhof und Ortskern längs der Bahn angeordnet. Die Bahnunterführung liegt zwischen Ortskern und Industriezone, so dass sie sowohl dem Zubringerverkehr zur Industrie wie zum Ortskern dient, ohne dass gegenseitige Ueberschneidungen eintreten. Zu beachten ist die Reihenfolge: Bahnhof, Güterbahnhof, Unterführung, Industriequartier. Dabei muss die Unterführung so weit vom Güterschuppen entfernt sein, dass der Ladeverkehr nicht behindert und eine reibungslose Einfädung des Verkehrs in die Unterführung möglich ist. Wünschbar ist, dass die Einführung der Güterbahnhofstrasse in die Unterführungsstrasse noch vor Beginn der Unterführungsrampe erfolgen kann, damit der Verkehr vom Industriequartier zum

Bahnhof ohne Gefälle und Gegengefälle möglich ist. Zwischen Güterbahnhofstrasse und Bahn muss also ein ziemlich grosser Zwischenraum liegen. Der Anschluss an die Fernverkehrsstrasse führt direkt auf die Bahnunterführung zu und liegt in eine Grünzone eingebettet zwischen Ortskern und Bahnhof einerseits und Industriezone und neuem Wohngebiet andererseits. Dieser Anschluss an die Fernverkehrsstrasse ist finanziell recht günstig, da eine einzige Anschlußstelle zwei Ortschaften gleichzeitig dient. Für die Wohngebiete sind beidseitig der Bahn und für die Industriezone einseitig derselben unbeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten gewahrt, und auch auf die Landwirtschaft kann bei dieser Lösung durch eine entsprechende Anordnung der neuen Wohngebiete Rücksicht genommen werden.

Durchaus denkbar ist auch die Führung der Durchgangsstrasse längs des Bahntrassees. Wo aus topographischen oder andern Verhältnissen die Durchgangsstrasse nicht genügend weit entfernt von der Peripherie angelegt werden kann, bietet diese Lösung sogar den Vorteil einer besseren Entwicklungsmöglichkeit der Wohn- und Industriegebiete beidseitig der Bahn. Dabei sollte allerdings die Durchgangsstrasse womöglich jenseits von Bahnhof und Ortskern durchgeführt werden (Abb. 18), weil beträchtliche Schwierigkeiten entstehen, wenn sich die Durchgangsstrasse zwischen Ortskern und Bahnhof durchdrängt (Abb. 19). Die Anschlüsse des Lokalverkehrs an die Durchgangsstrasse sind in diesen beiden Lösungen mit Vorteil an den beiden Enden der Ortschaft anzuordnen, da beidseitig der Durchgangsstrasse für den kreuzungsfreien Anschluss Rampen ausgebildet werden müssen, für die im Ortsinnern häufig der Platz fehlt, und da die Unterführungs- und Anschlussbauwerke innerhalb des Baugebietes durch den Lokalverkehr zu stark belastet würden (Trennung von Lokal- und Durchgangsverkehr!). Parallel zur Durchgangsstrasse werden auf beiden Seiten der Bahn Entlastungs- und Sammelstrassen angeordnet, um den Lokalverkehr zu sammeln und den beiden Anschlussbauwerken zuzuführen. Die Verbindung der beiden Ortsteile links und rechts der Bahn ist in Abb. 18 und 19 durch eine Unterführung hergestellt, die

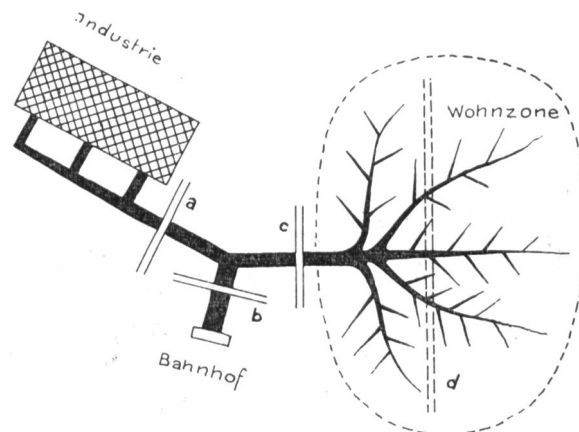


Abb. 16. Schema der Verkehrsbeziehungen: Verkehr konzentriert sich in Richtung Industriequartier und Bahnhof, verzweigt sich innerhalb Wohnzone; Ueberschneidung durch Bahn oder Durchgangsstrasse möglich bei a, b, c, nicht bei d.

Abb. 17—19:

Anschlussmöglichkeiten des Lokalverkehrs an die Durchgangsstrasse.

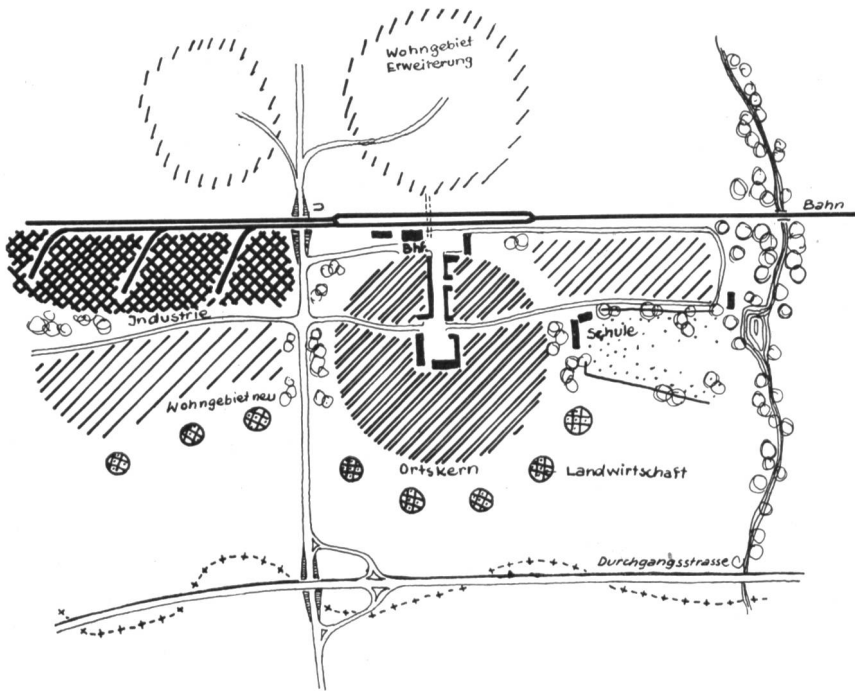


Abb. 17.

Durchgangsstrasse längs der Gemeindegrenze an der Peripherie der Ortschaft gewährleistet deren freie Entwicklung und kann durch ein einziges Anschlussbauwerk gleichzeitig mit dem Lokalverkehr von zwei Ortschaften verbunden werden.

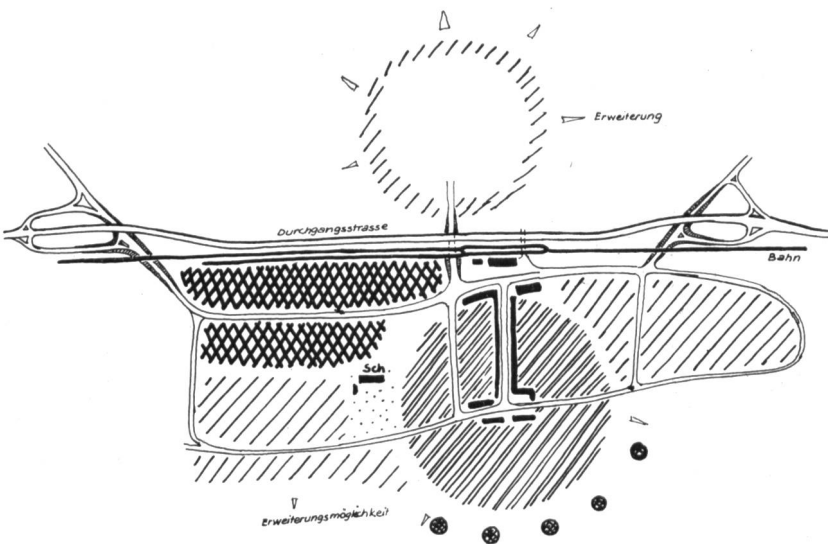


Abb. 18.

Durchgangsstrasse längs der Bahnlinie; sie sollte jenseits von Ortskern und Bahnhof verlaufen; Anschlüsse an den Durchgangsverkehr würden an beiden Enden der Ortschaft erfolgen.

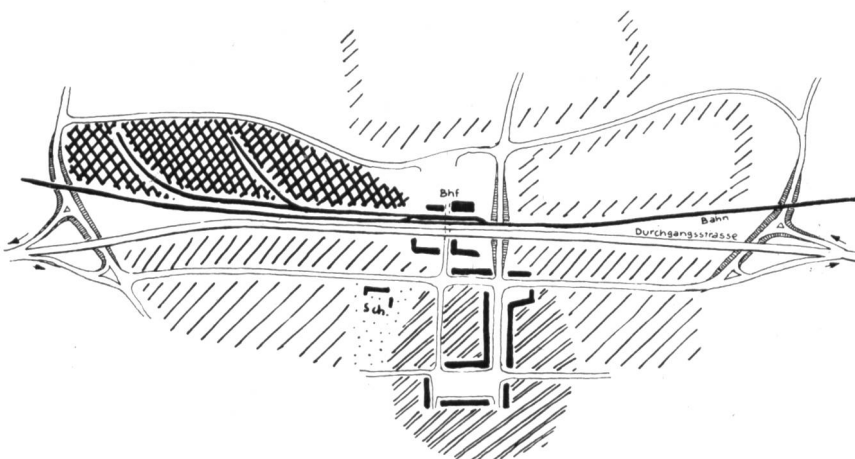


Abb. 19.

Durchgangsstrasse zwischen Bahnlinie und Ortskern; nicht besonders befriedigende Lösungen ergeben sich durch Verzicht auf den kreuzungsfreien Durchgangsverkehr, durch Verlegung des Bahnhofes auf die dem Ortskern abgewendete Seite der Bahn oder durch Hoch- oder Tiefführung der Durchgangsstrasse.

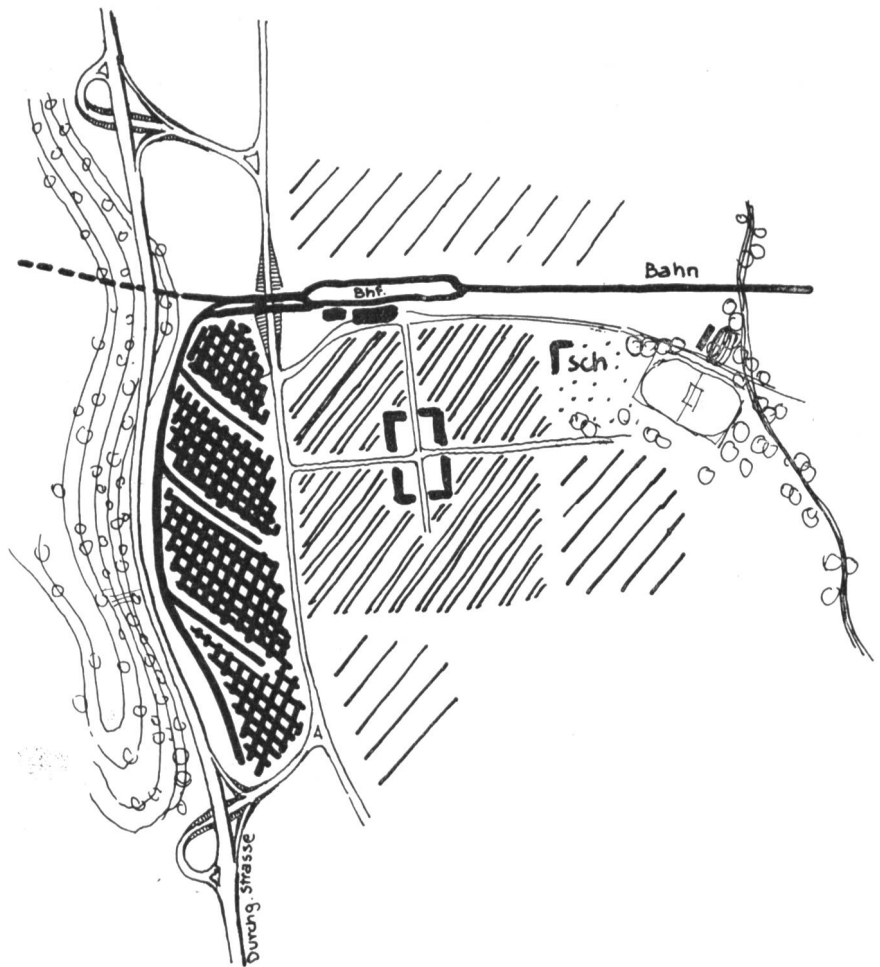


Abb. 20.
Anschluss des Industriegeleises im Bahnhof; nicht notwendigerweise muss es längs der Bahn angeordnet werden, sondern kann auch schräg oder senkrecht dazu stehen.

Bahn und Durchgangsstrasse gleichzeitig überwindet, ohne einen Anschluss an die Durchgangsstrasse zu besitzen.

In Abb. 19 wird die Bahn durch die Fernverkehrsstrasse vom Ortskern abgetrennt. Hier sind zwei Lösungen möglich. Entweder wird der Bahnhof auf der dem Ortskern entgegengesetzten Seite der Bahn angeordnet, wobei der Bahnhof für den Autoverkehr vom Ortskern aus nur durch eine Unterführung zugänglich ist und die Personenunterführung zu den Perrons unter der Durchgangsstrasse hindurch verlängert wird. Die andere Lösung besteht darin, dass die Durchgangsstrasse beim Bahnhof versenkt oder in die Höhe gehoben wird, so dass der Verkehr zum Bahnhof darüber oder darunter hindurch geführt werden kann. In diesem Fall sind jedoch zwei Unterführungen beim Bahnhof nötig, nämlich die Unter- oder Ueberführung des Verkehrs zum Bahnhof durch die Durchgangsstrasse, und die Unterführung des Bahntrassees durch die Verbindungsstrasse der beidseitig der Bahn gelegenen Ortsteile. Beide Lösungen sind räumlich unbefriedigend und, besonders die zweite, ziemlich kostspielig. (Vergl. auch das Beispiel der Gemeinde Dulliken.)

Die an der Peripherie der Ortschaft geführte Durchgangsstrasse bietet deshalb die einfachste und billigste Lösung; wo die Strasse dem Bahntrasse entlang gezogen werden muss, ist die dem Ortskern und Bahnhof abgewendete Seite der Bahn vorzuziehen.

Selbstverständlich braucht die Industriezone nicht auf der gleichen Seite der Bahn wie der Bahnhof zu liegen, wenn diese Anordnung auch gewisse Vorteile bieten mag. Auch braucht die Industriezone nicht parallel der Bahn entlang angeordnet zu werden, sondern kann schräg oder senkrecht dazu liegen, solange nur das Industriegeleise im Bahnhof angeschlossen wird (Abb. 20). Da jedoch die Bahn bereits eine Barriere für die Weiterentwicklung der Wohnquartiere bildet, und eine Industriezone dasselbe tut, wird es in den meisten Fällen gegeben sein, die beiden Barrieren zusammenzulegen, d. h. die Industriezone längs der Bahn anzuordnen.

Aus den behandelten Beispielen haben wir gesehen, dass die Probleme des Durchgangs-, des Lokal- und Bahnhofverkehrs sowie des Anschlusses einer Industriezone nicht für sich allein betrachtet werden dürfen, sondern immer im Zusammenhang zu lösen sind, weil andernfalls früher oder später Schwierigkeiten entstehen, die einfach nicht mehr einwandfrei beseitigt werden können. Die richtige Wahl der Anschlussbauwerke und der Unterführungen sowie der beträchtliche dafür zu reservierende Platz müssen durch eine frühzeitige und vorausschauende Planung sichergestellt werden. Im nächsten Kapitel sollen noch zwei konkrete Beispiele von Ortschaften behandelt werden, von denen die eine durch eine bald einsetzende Planung noch befriedigend gelöst werden kann, während bei der andern schon nicht wieder gutzumachende Fehler entstanden sind.

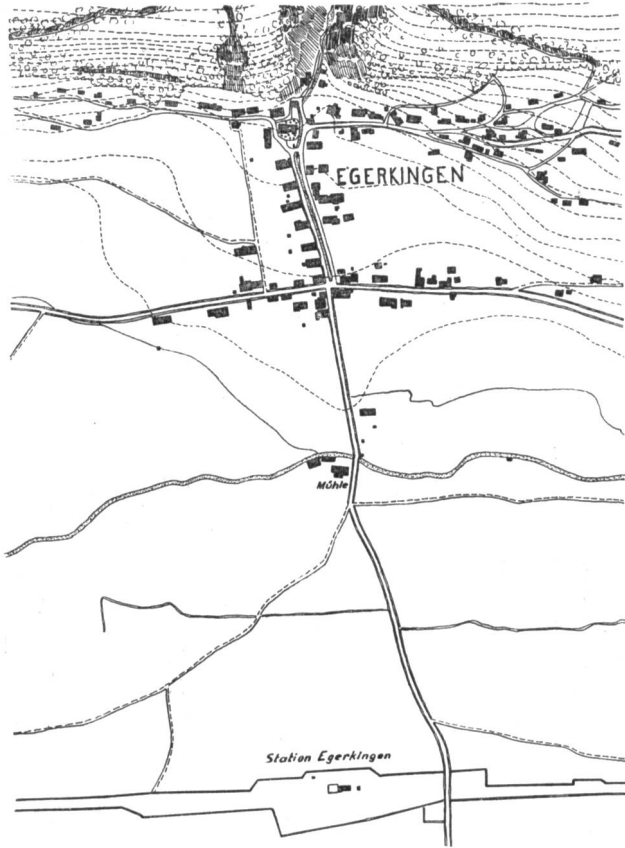


Abb. 21. Egerkingen im Jahr 1877: Die Bebauung beschränkt sich auf den Schuttkegel des Dorfbaches und beide Seiten der Landstrasse.

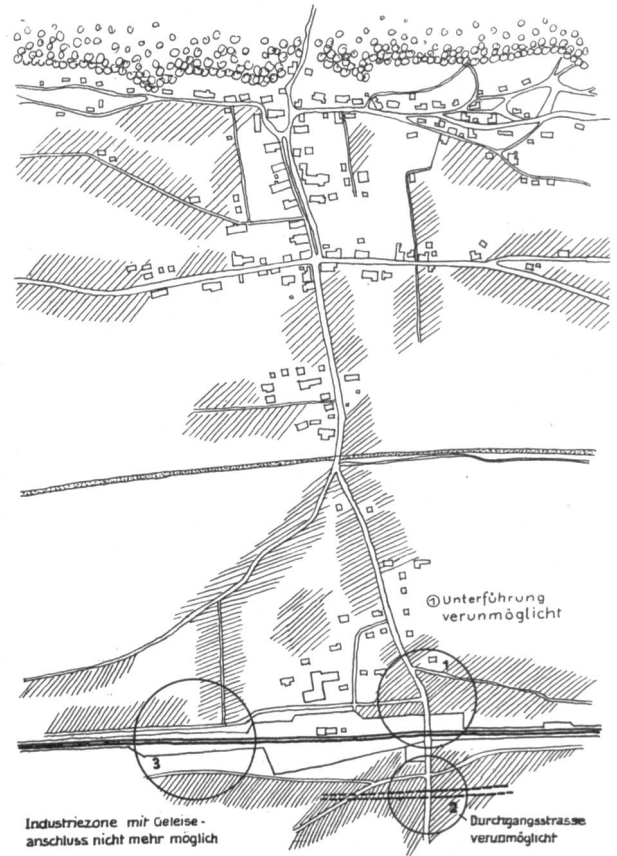


Abb. 23. Egerkingen bei zukünftiger hemmungsloser Weiterentwicklung; ein einziger Häuserzug wird sich vom Berghang bis zum Bahnhof erstrecken.

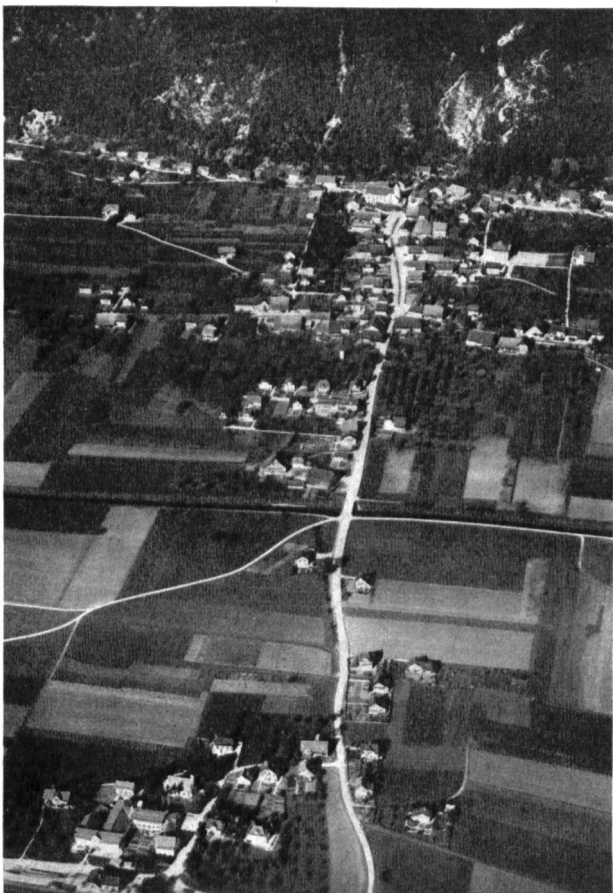


Abb. 22. Egerkingen heute; Die Bebauung gegen den Bahnhof hat eingesetzt.

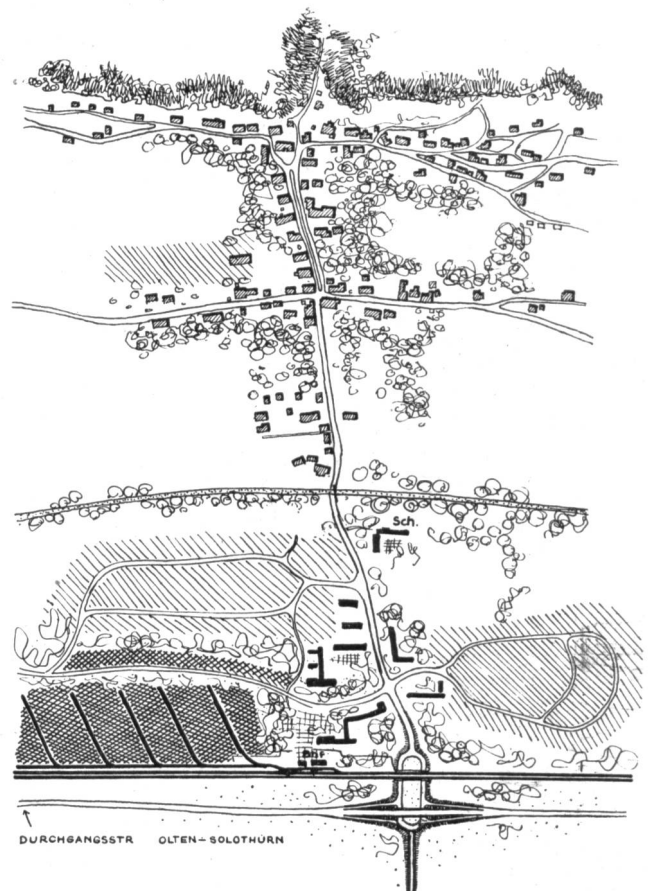


Abb. 24. Egerkingens zukünftige Entwicklung bei einsichtiger Planung; eine gesunde Weiterentwicklung kann noch sichergestellt werden.

Abb. 25—28.
Entwicklung der Gemeinde Dulliken.

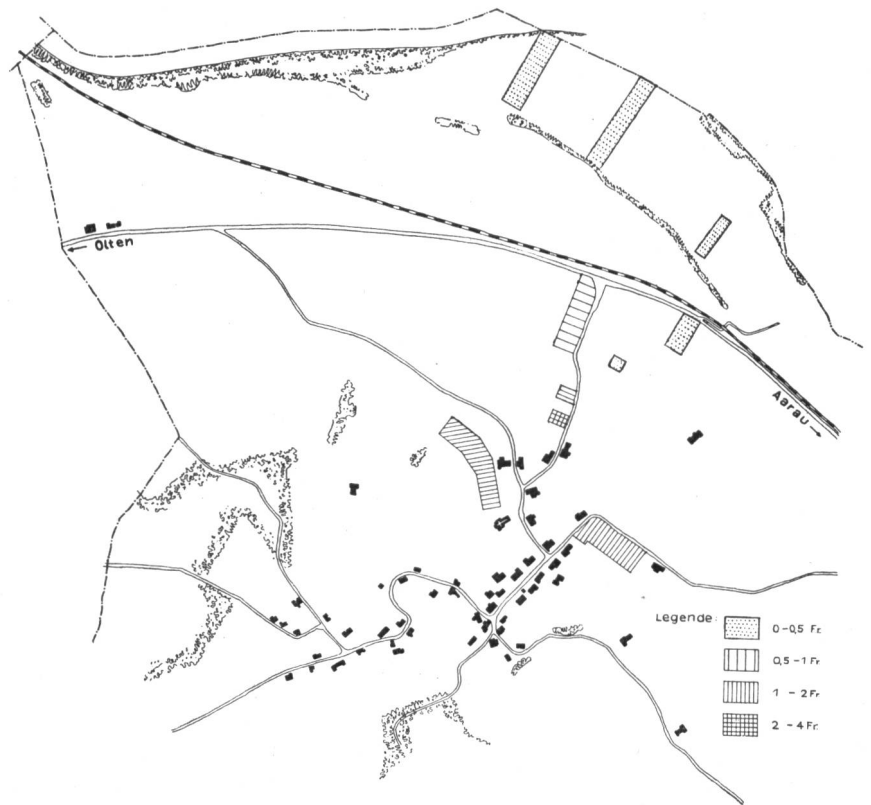


Abb. 25.
Dulliken im Jahre 1900: Noch sind sämtliche Entwicklungsmöglichkeiten offen.

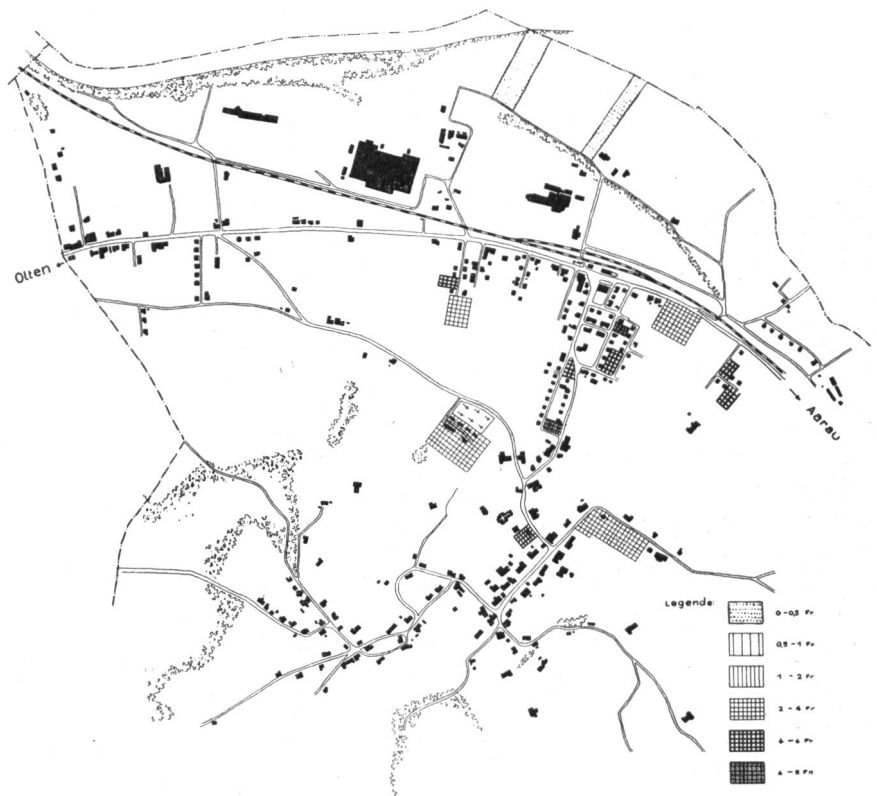


Abb. 26.
Dulliken im Jahre 1947: Bereits sind nicht wieder gutzumachende Fehler entstanden.

Die Entwicklung zweier Ortschaften Egerkingen (Solothurn)

In zwei Abbildungen (Abb. 21 und 22) stellen wir den früheren Zustand (um 1877) dem heutigen gegenüber. Am Bahnhof hat sich im Laufe der Jahre eine kleinere Industrie angesiedelt und die Verbindungsstrasse vom Dorf zum Bahnhof beginnt allmählich zu einer Wohnstrasse zu werden, während der Bahnhof vor 70 Jahren noch allein auf weiter Flur stand. Die Bodenpreise in der Nähe des

Bahnhofes haben bereits Baulandcharakter; in der Nähe des korrigierten Dünnernbaches, der halbwegs zwischen Dorfkern und Bahnhof durchgezogen ist, werden noch landwirtschaftliche Ansätze bezahlt. Die Preisunterschiede sind jedoch noch nicht sehr ausgeprägt, so dass sie kein Hindernis gegen eine grosszügige Planung bilden.

Wenn der natürlichen Entwicklung der Lauf gelassen wird, so wird sich bald vom Berghang bis zum Bahnhof ein einziger ungegliederter und langweiliger Häuserzug erstrecken. Beim Bahnhof wer-

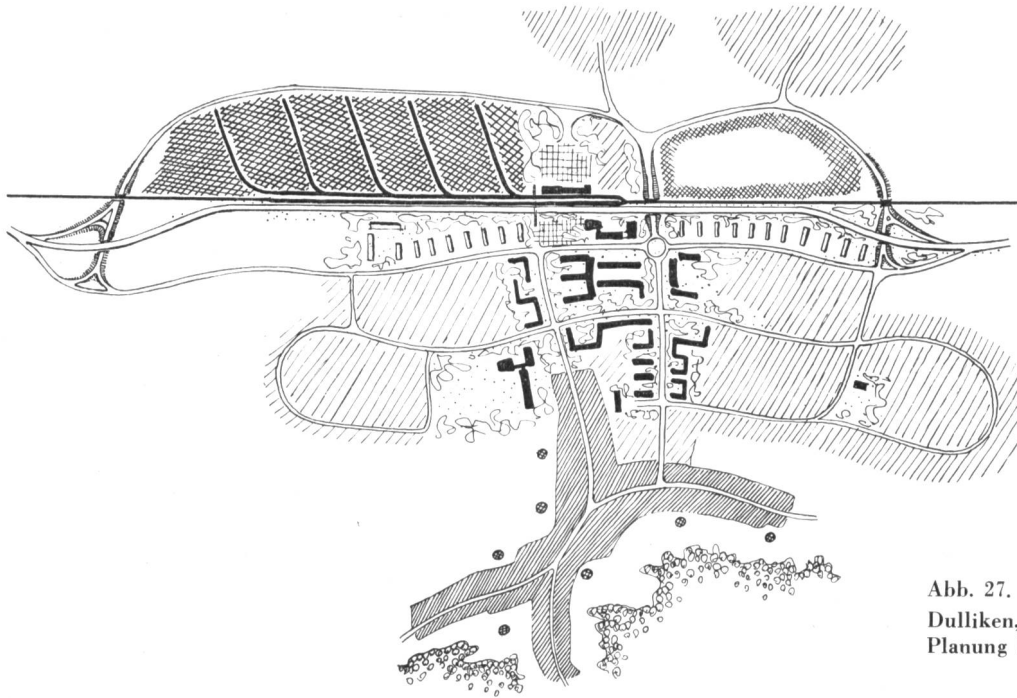


Abb. 27.
Dulliken, wie es sich bei rechtzeitiger
Planung hätte entwickeln können.

den sich beidseitig der Bahn die auf die Bahn angewiesenen Arbeitspendler ansiedeln, und längs den landwirtschaftlichen Güterstrassen werden bald da, bald dort, vereinzelte Häuser gebaut, wodurch die landwirtschaftliche Flur zerstückelt und eine rationelle bäuerliche Nutzung erschwert wird. Beim Bahnhof wird die regellos einsetzende Wohnbebauung die Anlage eines Industriegeleises und einer zweckmässig angelegten Industriezone verhindern, die Anlage einer Bahnunterführung wird erschwert, und der Bau einer Fernverkehrsstrasse, die heute das Mittelland hinauf als Ersatz der unübersichtlichen und durch die Bebauung allzusehr eingeengten Jurafusslinie geplant ist, wird verunmöglicht (Abb. 23).

Heute kann durch eine Planung noch eine zweckmässige Lösung erreicht werden, bei welcher der alte Dorfkern als bäuerliches Zentrum im grossen ganzen belassen und beim Bahnhof ein eigentliches Industriequartier und eine Wohnzone entwickelt werden. Längs der Dünnern kann eine Grünzone ausgebildet werden, welche die im Charakter verschiedenen Dorfteile voneinander trennt und dem neuen Schulhaus einen reizvollen landschaftlichen Hintergrund verleiht. Die neue Mittelland-Ueberlandstrasse würde flüssig durchgezogen und zweckmässig mit dem Dorf verbunden werden.

Aus diesem Beispiel ergibt sich, dass eine Planung wertvoll ist, auch wenn eine Gemeinde sich nicht schon in voller Entwicklung befindet, weil sehr rasch eine günstige Gelegenheit verbaut ist und die steigenden Bodenpreise in diesem Augenblick grosszügige Lösungen bereits erschweren. Uebrigens dürfte schon die auch in Landgemeinden bald nicht mehr zu umgehende Anlage eines Kanalisationsnetzes eine Ortsplanung und damit eine Beschränkung der sich heute noch hemmungslos ausdehnenden Baugebiete bedingen.

Nun kann freilich niemand garantieren, dass die in Abb. 23 skizzierte Entwicklung auch tatsächlich eintritt. Bei der Anlage einer neuen Industrie kann

sie sehr rasch und unvermutet einsetzen; aber die Gemeinde kann auch noch jahrzehntlang in ihrer Entwicklung stagnieren. Auch will es die Tücke des Schicksals, dass die Gemeindefinanzen selbst verhältnismässig bescheidene planliche Massnahmen und Landreservierungen verbieten, solange diese noch gut möglich wären, d. h. bevor die eigentliche Entwicklung eingetreten ist, während später auch mit den entsprechend gewachsenen finanziellen Mitteln eine gute Lösung nicht mehr erreicht werden kann. Man kann sich deshalb fragen, ob die Kantone in solchen Fällen nicht weit stärker als bisher sich finanziell beteiligen sollten, um auf diese Weise einen sanften Druck auf die Gemeinde auszuüben. Auf lange Frist gesehen dürften sich solche Investitionen gewiss lohnen.

Dulliken (Solothurn)

Der alte Dorfkern liegt ziemlich weit von der Bahnlinie entfernt, so dass die Entwicklung des Bahnhofquartiers wie bei Egerkingen verhältnismässig spät einsetzte. Die Durchgangsstrasse verläuft längs des Bahndammes zwischen Bahn und Ortskern. Die Abbildungen 25 und 26 zeigen die Entwicklung der Ortschaft und der Bodenpreise. Im Jahre 1900 begannen die Bodenpreise gegen die Durchgangsstrasse hin langsam über den landwirtschaftlichen Bodenwert zu steigen. Noch waren sämtliche Entwicklungsmöglichkeiten offen (Abb. 25). Im Verlaufe von ca. 40—50 Jahren hat sich jedoch das Ortsbild grundlegend gewandelt. Am Bahnhof ist ein eigentliches Bahnhofquartier entstanden, das mit dem Alt-Dorf zusammengewachsen ist. Die Durchgangsstrasse ist zu einem grossen Teil bis zur Grenze der Gemeinde Starrkirch verbaut. Die Bodenpreise beim Bahnhof sind bereits höher als im Dorfkern (Abb. 26).

Aus Abb. 27 ist ersichtlich, wie sich das Dorf bei rechtzeitiger Planung hätte entwickeln können. Die Durchgangsstrasse wäre mit einem breiten Grüngürtel versehen und das Bahnhofquartier zu

einem charaktervollen Geschäfts- und Wohnzentrum (Mehrfamilienhäuser) entwickelt worden, das einen markanten Dorfeingang ergeben hätte. Zwei kreuzungsfreie Anschlüsse an die Durchgangsstrasse an beiden Enden des Dorfes hätten genügt; der ganze Rest der Strasse wäre frei von Einmündungen und Anwohnerverkehr geblieben.

Die Wirklichkeit sieht wie gesagt leider anders aus. Aus dem in Abb. 28 dargestellten Ortsplanungsentwurf geht hervor, was die Architekten Haefeli, Moser, Steiger aus der gegebenen Situation herauszuholen vermochten; bereits sind aber Fehlentwicklungen eingetreten, die auch durch die beste Planung nicht mehr repariert werden können. Beidseitig von Bahn und Durchgangsstrasse wurden parallel zu diesen geführte Abfangstrassen angeordnet, welche den Ortsverkehr abfangen und an den beiden Dorfinden kreuzungsfrei der Durchgangsstrasse zuleiten. Die parallel zur Durchgangsstrasse geführte Wohn-Sammelstrasse entlastet die Fernverkehrsstrasse von den vielen Einmündungen und erschliesst sämtliche heute an der Durchgangsstrasse gelegenen Häuser. Leider ist die Durchgangsstrasse schon stark durch die Bebauung eingeeengt, so dass der vorgesehene Grüngürtel, sofern er überhaupt aus finanziellen Gründen noch durchgesetzt werden kann, rudimentär bleibt. Zu beach-

ten ist die ungünstige Ausbildung des Anschlussbauwerkes in der östlichen Dorfhälfte, welche durch die einengende bestehende Bebauung bedingt ist: Die rechtwinklige Einführung der Anschlussrampen zwischen Bahndamm und Durchgangsstrasse ist unübersichtlich und bringt eine Gefährdung des Verkehrs mit sich. Die grössten Unzulänglichkeiten entstehen auf dem Platz vor dem Bahnhof, an den die bestehende Bebauung viel zu nahe heranreicht, so dass der sich dort vermischende Lokal- und Durchgangsverkehr nicht mehr übersichtlich geführt werden kann, von einem kreuzungsfreien Anschluss schon gar nicht zu reden. Auch kann die gegen den Bahnhof geplante Zentrumsbildung nicht mehr axial auf das Stationsgebäude hin entwickelt werden, da dieser Platz bereits mit einer recht mittelmässigen und zufälligen Bebauung versehen ist.

Leider kann auch dieser Plan nicht in der vorliegenden Form genehmigt werden, da die tangierten privaten Interessen bereits zu gross sind und die Gemeinde offenbar nicht in der Lage ist, die finanziellen Konsequenzen zu übernehmen.

Aus den beiden besprochenen Beispielen ergibt sich, wie notwendig eine frühzeitige Ortsplanung ist, und wie fruchtbar sich eine solche auswirken kann.

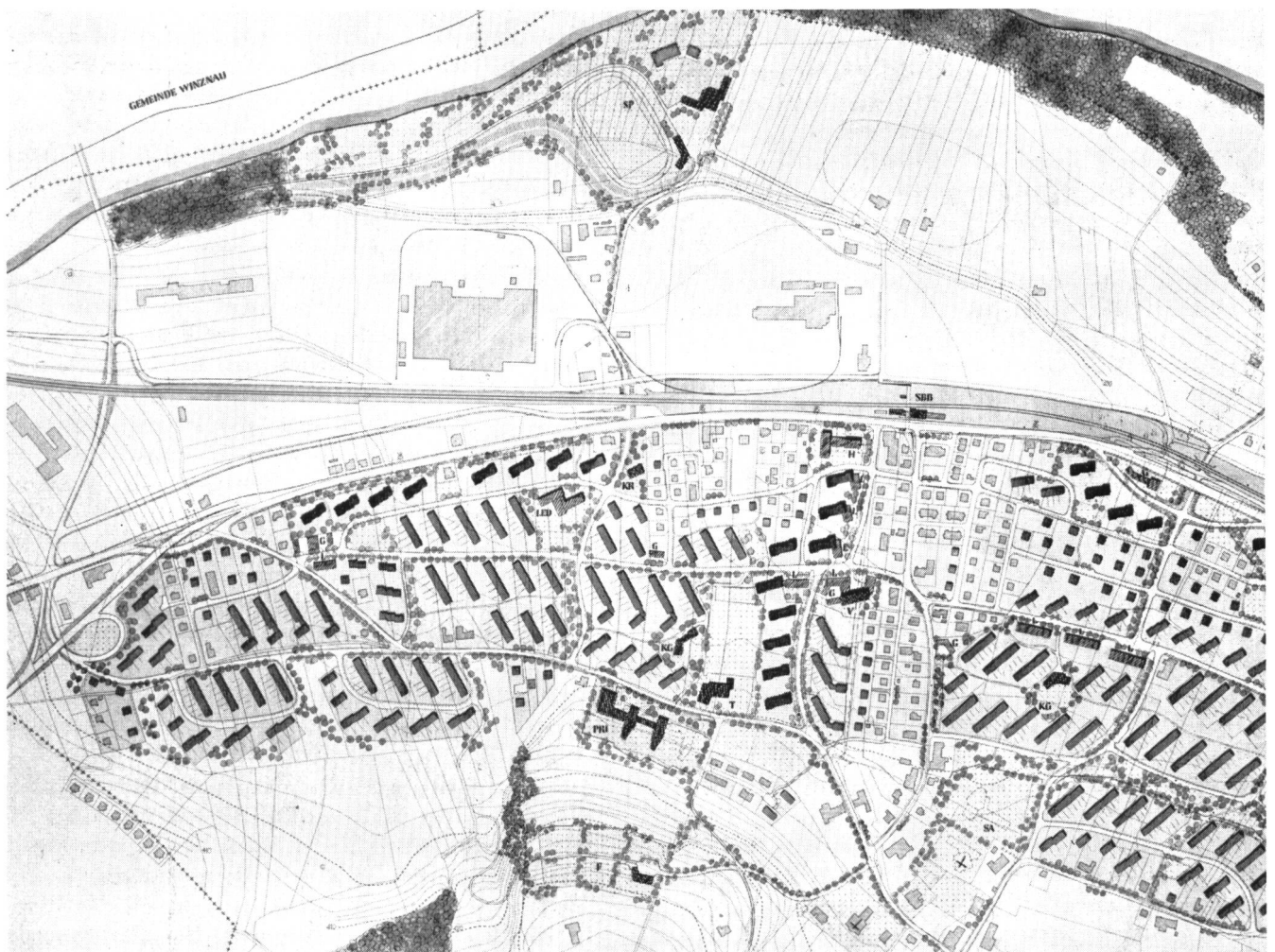


Abb. 28. Ortsplanung Dulliken; Entwurf eines Richtplanes durch die Architekten Haefeli, Moser, Steiger, Zürich. Der Plan versucht zu retten, was noch zu retten ist.