

Ortsdurchfahrt Trubschachen Städtebauliche Analyse



30.05.2013

Inhaltsverzeichnis

0	Einleitung	3
1	Team	3
2	Situierung / Geschichte	3
3	Trubschachen aktuell	5
4	Verkehr vs. Dorfcharakter	6
5	Interventionspunkte	6
5.1	Ortseingänge Ost und West	6
5.2	Abzweigung Kambly und Schwandstrasse	7
5.3	Mühlestrasse	7
5.4	Bahnhofplatz	7
5.5	Brücke	9
5.6	Historischer Kern	9
5.7	Einfahrt Parkplatz	10
5.8	Dorfstrasse	10
5.9	Abzweigung Blapbachstrasse	11
6	Fazit	12

0 Einleitung

Das Kantonale Tiefbauamt plant die Ortsdurchfahrt von Trubschachen zu erneuern. Dabei sollen neben Massnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben auch gestalterische Aspekte miteinbezogen werden. Erhofft wird eine Aufwertung des Ortsbildes entlang der Kantonsstrasse.

1 Team

LP Ingenieure AG
Laubeggstrasse 70
3000 Bern 31

3B Architekten AG
Sandrainstrasse 3B
3000 Bern 23

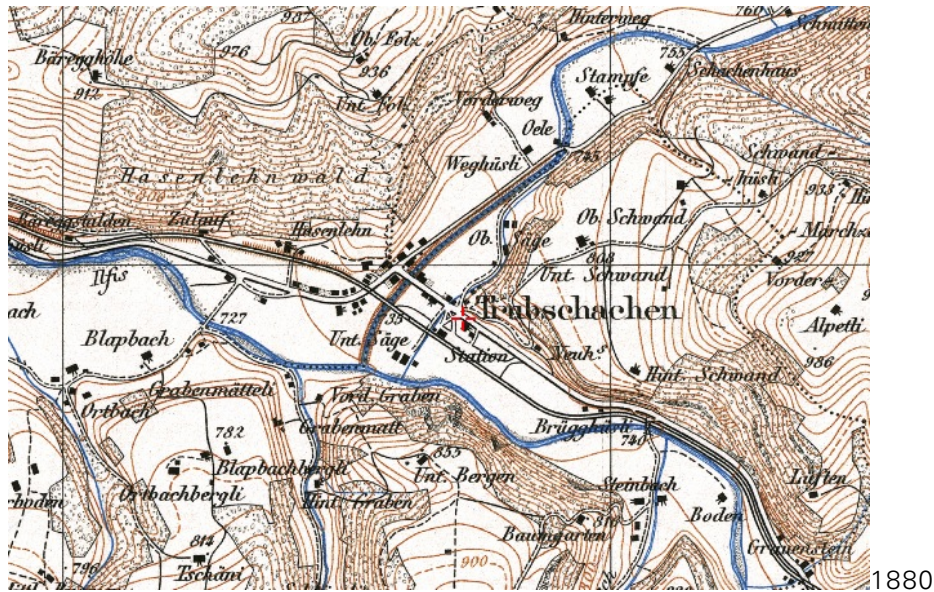
2 Situierung / Geschichte



1798

Trubschachen liegt auf dem Weg von Bern nach Luzern durchs Entlebuch kurz vor der Kantonsgrenze. Die typische emmentaler Landschaft bildet eine kleine Ebene. Bereits im Mittelalter führte eine Brücke über den Bach mit Namen Trub. Auch der Abzweiger zum Dorf Namens Trub, wo bereits um 1130 eine Benediktinerabtei gegründet wurde ist hier. All dies sind Gründe für die konzentrierte Besiedlung entlang des Weges.

Die frühe Geschichte dieser Besiedlungen hängt stark mit ihrer Kircheng Zugehörigkeit zusammen. So waren die Bewohner kirchengzugehörig zu den Kirchen von Lauperswil, Langnau und Trub. Erst Mitte 19 Jh. kam die Kirche ins Dorf und die Gemeinde wurde selbständig und nahm 1864 ihren Namen Trubschachen an.



Wie üblich im Strassendorf standen alle wichtigen Häuser entlang der Dorfstrasse und im Zentrum an der Kreuzung zur Trubstrasse der Gasthof. Heute sind die historischen Wohn- und Geschäftshäuser alle noch mehrheitlich vorhanden und auch das Restaurant Bären steht immer noch am Verkehrskreuzungspunkt.

1875 kommt die Eisenbahn nach Trubschachen. Damit entsteht ein zweites Zentrum von Trubschachen vor dem Bahnhofgebäude. Ein grosser Platz wird gesäumt von Einkaufsmöglichkeiten und dem Postgebäude. Mit den Umsteigebeziehungen war immer schon viel Betrieb auf dem Bahnhofplatz.

Die Kantonsstrasse hat immer mehr an Verkehr gewonnen und wurde entsprechend verbreitert. Der Knotenpunkt der Kantonsstrasse in den Kanton Luzern, nach Langnau und Trub wurde zur Tempokurve mit Leitplanke. Der Konflikt von Dorfcharakter und Kantonsstrasse ist hier sehr ausgeprägt. Die Abstände der historisch wertvollen Gebäude entlang dieser Hauptverkehrsachse lassen eine weitere Verbreiterung der Strasse nicht mehr zu.

Die Abbiegebeziehung nach Trub wird aktuell zum Bahnhofplatz verschoben. Das entlastet die historische Kreuzung.

3 Trubschachen aktuell



Legende:

Rot =	Historische Bauten
Blau =	Öffentliche Bauten (Gemeindeverwaltung, Schulen, Restaurant, Kirche)
Braun =	Einkaufen, etc
Grau =	Industrie
Gelb =	Siedlungserweiterungen

Vereinfacht dargestellt und interpretiert bilden die historischen Bauten nachwievor den Kern des Dorfes, das öffentliche Dorfleben entwickelt sich entlang der Hauptstrasse zurück und sammelt sich am Bahnhofplatz. Die Siedlungserweiterungen der letzten 40 Jahre entstanden möglichst ab von der Strasse.

4 Verkehr vs. Dorfcharakter

Die Kantonsstrasse muss die gesetzlichen Vorgaben einhalten. Eine Vielzahl von Konfliktpunkten wurden von den Spezialisten erkannt. Diese Konfliktpunkte fordern Massnahmen. Strassenverbreiterungen sind die Folge. So wurde in der Vergangenheit immer reagiert. Der MIV wurde priorisiert. Das führte in den letzten 50 Jahren vielenorts zu Ortsbildveränderungen. Die Bebauung entlang der Strasse verliert an Wert. Neue Zentren werden abseits der Hauptstrasse geschaffen.

Deshalb versuchen wir in dieser Analyse verträgliche Interventionspunkte zu erarbeiten, wo die verkehrstechnischen Konfliktpunkte nach Möglichkeit gelöst werden können, aber gleichzeitig die Dorfstruktur aufgewertet und die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer gefördert werden kann.

Eine Kantonsstrasse ist: übersichtlich, gerade, glatt, trocken, blendfrei, kreuzungsfrei und mit dem erlaubten Tempo sicher befahrbar.

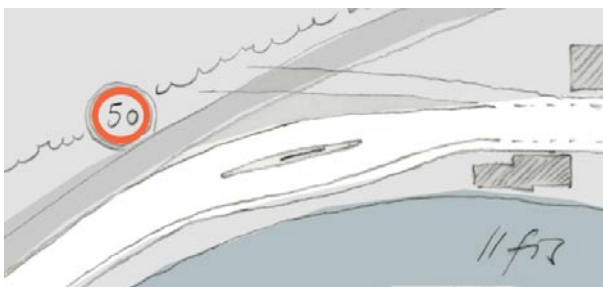
Eine historische Gasse ist: unübersichtlich, verwinkelt, eng, holprig, mit vielen Einfahrten und nur langsam befahrbar.

Die Ortsdurchfahrt von Trubschachen verlangt einen Kompromiss der beiden Extreme.

5 Interventionspunkte

5.1 Ortseingänge Ost und West

Landschaftlich sind die Ortseingänge dramatisch genug. Hier sind Ilfis, Kantonsstrasse und Bahntrasse direkt nebeneinander und nordseitig schliesst der Berg direkt an. Hier muss die Orts- und die Geschwindigkeitstafel stehen. Dazu braucht es Massnahmen damit die Geschwindigkeit auch eingehalten wird.

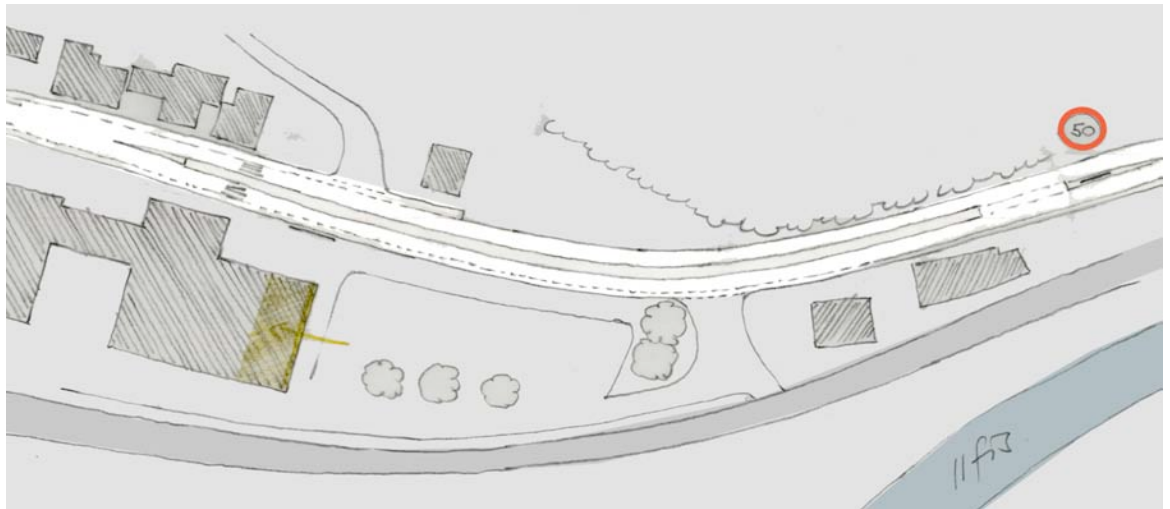


Eingang West

Leitsatz:

Torwirkung. Geschwindigkeitsreduktion mittels Hindernis.

5.2 Abzweigung Kambly und Schwandstrasse



Eingang Ost

Die Abzweigungen Kambly und Schwandstrasse liegen in der Kurve. Zusammengefasst zu einem Interventionspunkt werden sie übersichtlich. Die Geschwindigkeit muss kontrolliert sein und die Abbiegebeziehungen logisch.

Leitsatz:

Einheitlicher Mehrzweckstreifen zum Einspuren und Abbiegen.

5.3 Mühlestrasse

Die Mühlestrasse ist eine lange Gerade. Damit dorfeinwärts nicht erneut beschleunigt wird, sollte die Mühlestrasse entlang der Kamblyfabrik optisch und wenn möglich auch räumlich eingeeengt werden.

Leitsatz:

Optische Eineinengung mittels Bäumen

5.4 Bahnhofplatz



Erscheinung: Eine Verdichtung der Bebauung ist wahrnehmbar. Hier ist der eigentliche Dorfeingang von Osten ins Kerngebiet. Der Bahnhofplatz ist lateral zur Hauptstrasse angeordnet. Dichte Bepflanzung schränkt die Sichtbeziehung zum Bahnhof ein. Dezentrale Parkfelder für Anlieger und Öffentlichkeit prägen den Charakter. Auf Seite Bahnhof hält der Bus.

Funktion: Der Bahnhofplatz dient als Umsteigeort von der Bahn auf den Bus oder auf private Verkehrsträger. Am Bahnhofplatz sind auch der Supermarkt und das Postgebäude angeordnet. Vorallem aber kann hier parkiert werden. Auf die Hauptstrasse wird vom Bahnhofplatz und von der Bahnhofstrasse eingefahren.

Potential: Mit einer gut funktionierenden Verkehrslösung werden alle Abbiegebeziehungen erfüllt und die Durchfahrtsgeschwindigkeit durch die Kernzone stark reduziert. Mit einer offeneren flexibleren Gestaltung kann der Bahnhofplatz dem Dorf mehr Nutzen bringen. Hier kann eine Freifläche für alle dörflichen Veranstaltungen entstehen und auch als Ankunftspunkt für Touristen kann er stark aufgewertet werden. Das Angebot von Trubschachen ist sehr manigfaltig. (Geschichte, Handwerk, Wandern, etc.) Es gibt noch Freiflächen für weitere zentralgelegene Gebäude.

Leitsatz: Weitere Drosselung der Geschwindigkeit. Übersichtliche Abbiegebeziehung auf den Bahnhofplatz und in die Bahnhofstrasse. Gestaltung des Bahnhofplatz als Umsteigeort und lebendiges Dorfzentrum mit Sichtbeziehung zum Bahnhof.

5.5 Brücke

Die Brücke über die Trub ist heute als Übergang nicht erlebbar. Hier besteht Potential.

Leitsatz:

Sichtbarmachen des Übergangs über den Fluss

5.6 Historischer Kern



Erscheinung: Der historische Kern liegt am ehemaligen Kreuzungspunkt der Kantonsstrassen nach Trub und ins Entlebuch. Räumlich gefasst von dichtstehenden historisch wertvollen Grossbauten ist hier der dörfliche Charakter nachwievor sichtbar. Brutal bewegt sich der Durchgangsverkehr hindurch.

Funktion: Der Historische Kern ist nur und ausschliesslich Verkehrsraum. Die Abwertungskette ist ungefähr wie folgt zu beschreiben: Mit der Eisenbahn entsteht ein zweites Zentrum und mit der Mobilität ist das Verkehrsaufkommen stark gestiegen. Der Historische Kern kann seine Zentrumsfunktion nicht mehr leisten und wird vollständig dem Verkehr geopfert.

Potential: Der historische Kern ist umgeben von verschiedenen Geschäften oder ehemaligen Geschäftshäusern und vom Restaurant Bären. Die Ensemblewirkung ist von grosser Kraft, auch wenn der Zustand der Gebäude optimiert werden kann.

Leitsatz: Damit eine Aufwertung überhaupt angedacht werden kann, muss unbedingt der Langsamverkehr wieder auf den Platz geführt werden. Der Platz muss Funktionen übernehmen und die Fussgänger müssen sicher die Strasse überqueren können.

Geschwindigkeit signifikant reduzieren. Freie Platzquerung für Fussgänger. Dem historischen Hintergrund Rechnung tragen. Reduktion der Strassenwirkung zugunsten einer platzartigen Ensemblewirkung.



5.7 Einfahrt Parkplatz

Der eigentliche Dorfeingang von Westen ins Kerngebiet. Eine Bremswirkung wäre wünschbar; eventuell auch mittels Temporeduktion. Hier zweigt die hintere Dorfstrasse ab - eine interessante Eigenheit der westlichen Dorfstruktur. Als Abzweigung hat dieser Ort viele Zubringer. Nämlich treffen hier die hintere Dorfstrasse, die Hasenlehnmat-testrassen und die Einfahrten vom Parkplatz auf die Dorfstrasse. Ihre Einmündungen müssen funktionieren.

Leitsatz:

Einheitlicher Mehrzweckstreifen zum Einspuren und Abbiegen.

5.8 Dorfstrasse

Damit dorfeinwärts nicht erneut beschleunigt wird, sollte die Dorfstrasse zwischen der Käserei und dem Museum optisch und wenn möglich auch räumlich eingeengt werden.

Leitsatz:

Optische Eineinengung mittels Bäumen

5.9 Abzweigung Blapbachstrasse



Erscheinung: Dem heutigen Helvetiaplatz fehlt Kraft und Sinn als Platz. Der Name lässt zwar viel erwarten, aber an dieser Stelle gibt es kein Bedürfnis.

Die Dorfstrasse hat zwischen Käserei und Hirschen eine hintere Parallelstrasse. Aus räumlicher Sicht sind die Gebäudefluchten entlang der „hinteren Dorfstrasse“ interessant. Die Erweiterung der Hauptstrasse an deren Berührungspunkten ergibt diese platzartige Erscheinung.

Funktion: Der Platz hat keine Funktion. Als Verkehrsknoten nimmt dieser Ort viele Zubringer auf. Nämlich treffen hier die hintere Dorfstrasse, die Blapbachstrasse und der Brüggmätteliweg auf die Hauptstrasse.

Potential: Der Helvetiaplatz hat als Platz kein Potential.

Leitsatz:

Einheitlicher Mehrzweckstreifen zum Einspuren und Abbiegen.

Die Bushaltestelle und der Abzweiger auf die Blapbachstrasse dürfen diesen Ort prägen. Eine Bremswirkung der Hauptstrasse ist nötig. Die Einmündungen der Zubringer müssen funktionieren.

6 Fazit

Die Ortsdurchfahrt durch das Strassendorf Trubschachen braucht einen Rhythmus. Umdrehung für Umdrehung kommt der Durchfahrer dem Zentrum näher und verlässt es auch wieder Umdrehung für Umdrehung. Beidseitig gibt es einen Auftakt mit dem Ortswappen inmitten der Strasse und einer Verschwenkung als Bremswirkung. Danach kommt eine Gerade mit Mehrzweckstreifen bei den wichtigen Abzweigern. Schon auf diesen Vorzentrumsstrecken sollte der Querschnitt optisch verengt werden.

Zwischen dem Restaurant Hirschen und dem Bahnhofplatz ist dann Zentrumsstrecke. Mittels aufeinander abgestimmter Elemente soll der Verkehr verstetigt, sowie die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Die grösste Intervention gebührt dem historischen Kern. Eine Aufwertung dieses Ortes gibt dem Dorf Identität. Der Verkehr wird immer noch durchfahren, aber die Aufenthaltsqualität muss verbessert werden, so dass die Touristen zwischen Bahnhof und Museum auf der Hauptstrasse das Dorf begehen und nicht dem Bahndamm entlang schleichen.

Weiter kann mit gestalterischen Massnahmen der Dorfcharakter verbildlicht werden. So sind zum Beispiel Laternen dörflicher als Kandelaber, oder natürliche Materialien (Granit, etc.) für Markierungen dörflicher als farbige Strassenbemalung.

Ein grosses Potential birgt die Aufwertung des Bahnhofplatzes zum lebendigen Mittelpunkt des Dorflebens und zum Ausgangspunkt für touristische Aktivitäten.