

Oberwil



BL

z Oberwil underwäggs

Sonntag, 8. September 2019



«Oberwil im Wandel der Zeit»

Auf diesem Dorfrundgang erfahren Sie unter kundiger Führung alteingesessener Einwohner Wissenswertes über Oberwil.

z Oberwil underwäggs 2019

Am Sonntag, 8. September 2019 finden wiederum die beliebten Rundgänge von z Oberwil underwäggs statt. In diesem Jahr widmen sie sich dem Thema «Oberwil im Wandel der Zeit».

Die Teilnehmenden erfahren auf den Rundgängen Interessantes über verschiedene nicht realisierte Projekte und alte Studien mit Bezug zu Oberwil.

Treffpunkt für alle drei Rundgänge ist zu den unten stehenden Startzeiten das BLT Tramdepot Hüslimatt (Grenzweg 1), wo zu Beginn eine Führung der BLT Transport AG stattfindet.

Lange Route, 12 Uhr, Dauer 4 Stunden: Pascal Ryf/Christian Kunz

Mittlere Route, 13 Uhr, Dauer 3 Stunden: Rudolf Mohler

Kurze Route, 14 Uhr, Dauer 2 Stunden: Roland Beetschen

Die Rundgänge (speziell die kurze Route) sind für Kinder und Kinderwagen geeignet. Die Strecken führen teilweise über Feldwege oder holprige Strassen. Gutes Schuhwerk und das Mitnehmen von Sonnenschutz und Getränken wird empfohlen.

Alle drei Gruppen werden zwischen 16 und 16.15 Uhr auf dem Pausenplatz des Wehrlinschulhauses eintreffen. Dort erwartet die Teilnehmenden ein gemütlicher Umtrunk. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer erhält einen Gutschein für die Festwirtschaft.

Die Themen im Überblick

Die Birsigt(h)albahn und ihre Depots – zur Oberwiler Siedlungsentwicklung

Verbindungsstrasse Schnäggenberg

Strassennetzplan der Region Leimental–Birstal

Birsigkorrektur

Hochbahnprojekt (Minirail)

Flughafen «Paradieshof»

Kursaal Drissel

Gymnasium Oberwil – warum steht es dort, wo es steht?

Steinerne Brücke

Erster Zonenplan

Friedhofsplanung

Richtplan 64

Kirchen- und Schulbauten in der Planung

z Oberwil unterwäggs – die bisherigen Themen

Wasser (2011), Grenzen und Grenzstein (2012), Oberwil einst und jetzt (2013), Fauna und Flora (2014), Konfliktreiche Zeiten (2015), Flurnamen (2016), Herausforderung Landwirtschaft (2017), Soziales Oberwil (2018)

Die Birsigt(h)albahn und ihre Depots – zur Oberwiler Siedlungsentwicklung



Bahnhofli Oberwil

Erste Basler Strassenbahn

Am 4. Oktober 1887 eröffnete die von der Berner Baufirma Pümpin & Herzog, Gesellschaft für Spezialbahnen, erbaute, meterspurige Birsigtalbahn (BTB) ihren ersten Abschnitt von Basel nach Therwil. Zuvor musste eine Entscheidung über die Trassenführung zwischen Bottmingen und Therwil getroffen werden: Das Gleis war zwischen Basel und Bottminger Mühle mehrheitlich auf der «Poststrasse» verlegt, so dass die BTB genommenenfalls die erste Basler Strassenbahn war. Der Kostenvoranschlag von 440'000 Franken für die sieben Kilometer

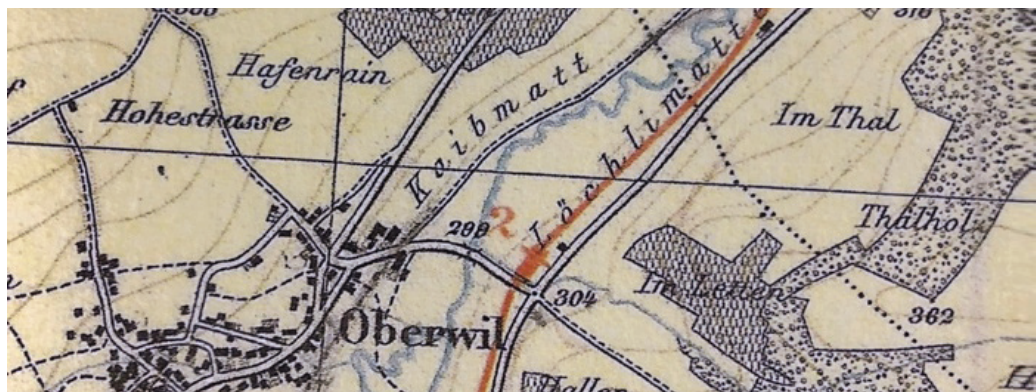
lange Strecke war nahezu eingehalten worden; für weitere 270'000 Franken konnte die fünf Kilometer lange Erweiterung über Ettingen nach Flüh (damals noch «Flühen») erstellt werden. Bereits am 11. Oktober 1888 fand die Feier zur Betriebseröffnung statt.

Erstes Depot im Dorfzentrum

Das im Dorfzentrum von Oberwil gelegene Depot entstand 1887. Die Depotanlage umfasste nach dem Vollausbau sieben Gleise: Auf der – von Basel aus gesehen – rechten Seite der Streckengleise befand sich die Haupthalle mit fünf teils überdachten Gleisen. Das abgebildete «Stationsgebäude» gehörte nicht der Bahn. 1888 hatte der Hotelier Joseph Grellinger das «Bahnhöfli» erbauen lassen und der Bahn zur Verfügung gestellt.

Depot Hüslimatt

Das heute in Betrieb stehende Depot Hüslimatt wurde 1981 bis 1983 im Vorfeld der Umstellung der Birsigtallinie auf den Betrieb mit Strassenbahnrollmaterial erstellt. Es ersetzte die im Zentrum von Oberwil liegenden Anlagen – allerdings war der neue Standort nicht unumstritten; ein Depotprojekt auf Therwiler Gemeindegebiet wurde aber verworfen.



Birsigtallinie

Verbindungsstrasse Schnäggenberg



Querverbindung ins Birstal, als ober- oder unterirdische Variante

Projektstudie für Verbindung ins Birstal

Im Jahre 1998 wurde in einer Projektstudie eine Verbindungsstrasse im Bereich des Schiessstandes Schnäggenberg geplant. Die Planung sah auch vor, dass diese Verbindungsstrasse bereits im Mühlemattquartier (Langmattstrasse) beginnt. Damit wäre eine leistungsfähige Verbindung vom Mühlemattquartier ins Birstal hergestellt worden.

Querverbindung mit Kreisel

Die Studie beabsichtigte, im Bereich der Zufahrt zum Schiessstand Schnäggenberg einen Kreisel zu erstellen und dann eine Strasse durch den Wald «Hagendörnli» Richtung Querverbindung Bottmingen–Münchenstein zu bauen. Beim Anschluss an die Querverbindung war ein weiterer Kreisel vorgesehen. Die Strasse sollte oberirdisch oder als Variante unterirdisch gebaut werden.

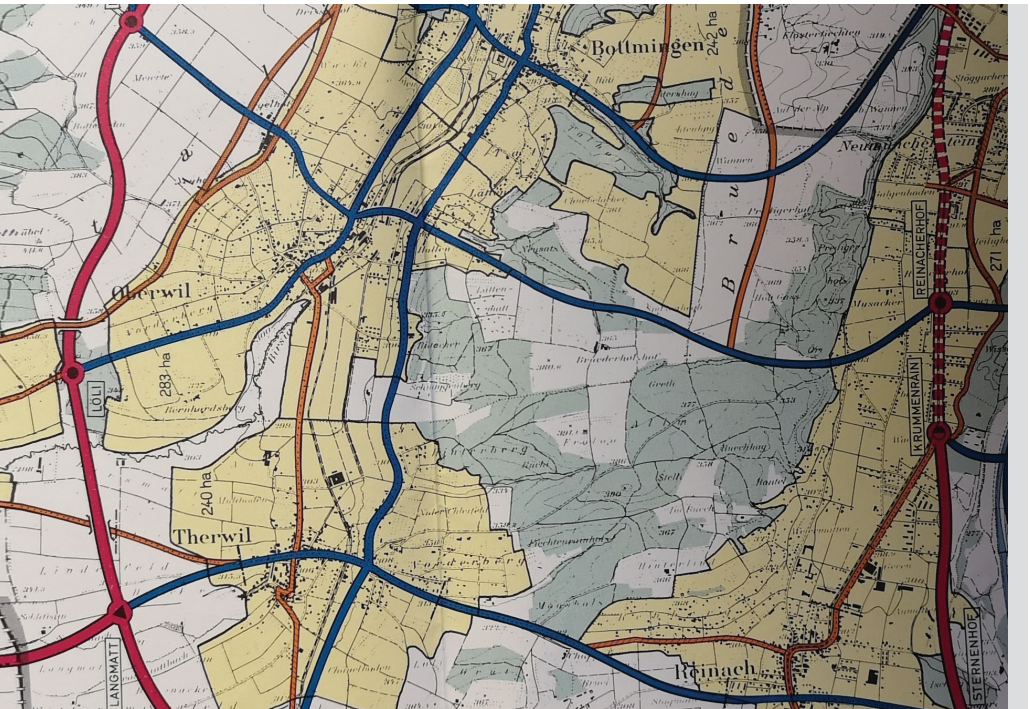
Zeitgewinn von zwei Minuten

Die Fahrzeit von Oberwil Schnäggenberg bis zum Anschluss «Untere Wanne» hätte sich gegenüber der heutigen Streckenführung über den Kreisel Bottmingen um zwei Minuten verkürzt (natürlich ohne Staus). Das neue Strassenstück hätte die Bottmingerstrasse in Oberwil und den Kreisel in Bottmingen stark entlastet. Das Projekt wurde aber nicht weiterverfolgt.



Schnäggenberg

Strassennetzplan der Region Leimental–Birstal



Plan Bruderholzstrasse

Starke Bevölkerungszunahmen

Aufgrund der enormen Bautätigkeit und der damit verbundenen Bevölkerungsentwicklung im Leimen- und Birstal war sich die Politik einig, dass neue Strassen geplant respektive auch gebaut werden müssten. Im Strassennetzplan der Region Leimental–Birstal, der vom Landrat am 30. April 1964 genehmigt wurde, sind grosse Strassenprojekte vorgesehen. Von diesen Projekten sind aber nur einige realisiert worden z. B.:

- Autobahn T18 (Basel–Aesch), heute A18
- Querverbindung Bottmingen–Münchenstein
- Verbindung Therwil–Reinach im Gebiet Reinach

Nicht realisiert wurden

- T 18A; später in Südumfahrung umbenannt, von Allschwil–Aesch
- Querverbindung Oberwil–Reinach, von der Brauerei Oberwil zum Reinacherhof
- Ausbau der Hohestrasse Oberwil als Verbindung Binningen–Kronenplatz nach Biel-Benken

Auswirkungen auf Oberwil

Die nicht realisierten Projekte hinterliessen aber trotzdem Spuren in Oberwil:

- Die Hohestrasse im Bereich Neuwilerstrasse–Friedhof wurde auf 10 Meter ausgebaut.
- Die Bruderholzstrasse wurde ebenfalls auf 10 Meter ausgebaut.

Südumfahrung als Dauerthema

Die T18A oder Südumfahrung hat die politischen Gremien und die Bevölkerung immer wieder beschäftigt. Der Landrat hat 1981 die T18A aus dem Strassennetzplan gestrichen.

1983 wurde eine Planungsstudie «Zubringer Allschwil» ausgearbeitet. 1989 wurde die Volksinitiative «Gegen den Nationalstrassenzubringer Allschwil–Oberwil» eingereicht.

Im Jahre 1991 versprach der Regierungsrat, dass mit einer Realisierung des Zubringers in den nächsten 20 Jahren nicht zu rechnen ist.

Im Jahre 2003 wurde das Konzept für die räumliche Entwicklung im Landrat verabschiedet. Dort war die Südumfahrung als in «Diskussion stehend» enthalten.

In den letzten Jahren war die Südumfahrung immer wieder Thema im Landrat und sie wird auch in Zukunft die Politik und die Bevölkerung beschäftigen.

Birsigkorrektur



Überschwemmung an der Talstrasse.

Von Burg in den Rhein

Der Birsig entspringt südwestlich von Burg und endet im Rhein. Bei der Heuwaage in Basel verschwindet er in einem begehbaren Tunnel.

Grosse Korrektur

In Oberwil floss der Birsig bis Anfang des letzten Jahrhunderts in einem natürlichen Bett und verursachte dadurch immer wieder Überschwemmungen im Dorf. Die erste grosse Feldregulierung in Oberwil wurde in der Blei-, Hof- und Hüslimatt zwischen 1907 und 1918 durch-

geführt. Gleichzeitig wurde der Birsig korrigiert und sein Bett tiefer gelegt (1911/12). Die umliegenden Felder konnten mittels Drainagen entwässert werden. In Folge der Birsigkorrektur wurde die «Steinerne Brücke» 1911 abgebrochen und wich einer grösseren. Mit der Regulierung wurde zudem eine zweite Brücke notwendig. So entstand im selben Jahr die «Hallenstrasse-Brücke».

In den 1930er- und 1940er-Jahren wurden immer wieder bauliche Veränderungen vorgenommen. Bis in die 1950er-Jahre führten die Arbeiter alle Anpassungen in mühseliger Handarbeit aus; Maschinen sieht man keine auf den alten Fotos. Erst später tauchten dann die ersten Bagger auf.

1954 wurde das Bachbett des Birsig um mehr als 1,5 Meter abgesenkt, um die stete Überschwemmungsgefahr zu bannen. Das Problem der Überschwemmungen konnte dadurch im Dorfbereich gelöst werden. Im Bereich Mühlematt besteht aber weiterhin eine Überschwemmungsgefahr.

Vermeidung von Hochwasserschäden

Da auch Biel-Benken immer wieder überschwemmt wird, haben Kanton und Gemeinden ein Planungsbüro beauftragt, um Möglichkeiten zur Vermeidung von Hochwasserschäden auszuarbeiten. Von einer Realisierung dieser Massnahmen würde auch Oberwil profitieren.



Hochwasser Mühlemattstrasse im Jahr 1936

Hochbahnprojekt (Minirail)



In zwölf Minuten von Therwil zum Bahnhof SBB

Verkehrszunahme im Leimen- und Birstal

Im Jahre 1966 wurde zuhanden der kantonalen Expertenkommission ein Bericht über die öffentlichen Verkehrsmittel im Leimen- und Birstal erarbeitet. Aufgrund der Bevölkerungszunahme und der damit verbundenen, stark zunehmenden Motorisierung kamen die Planer zum Schluss, dass neben dem Strassenausbau auch der öffentliche Verkehr dringend ausgebaut werden sollte.

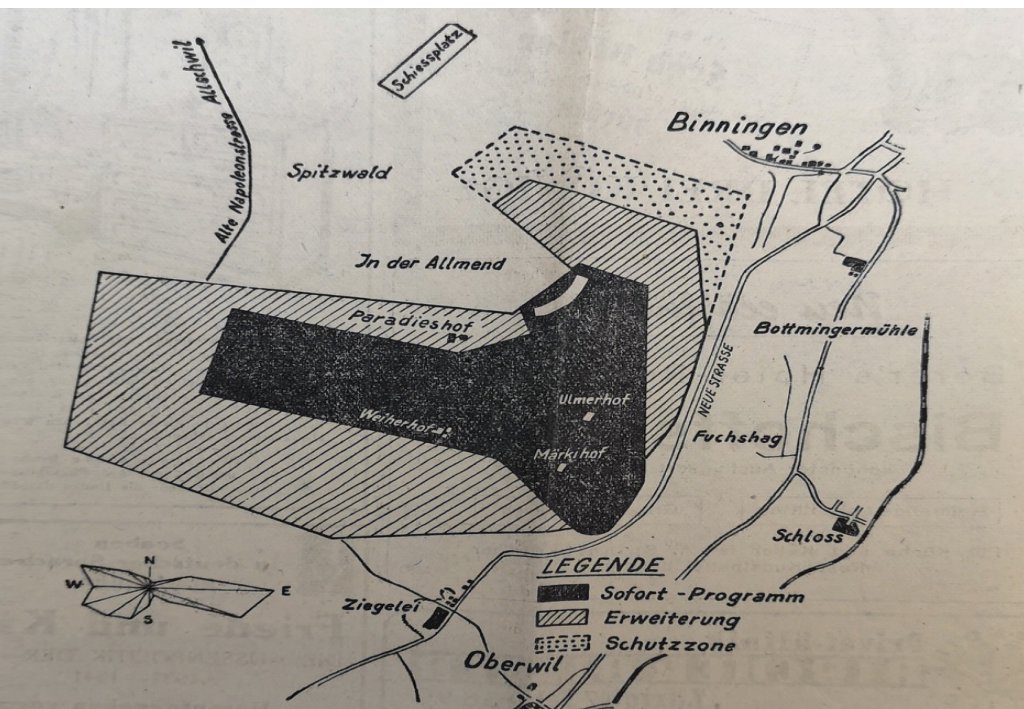
Hochbahn mit Park and Ride

Da der Ausbau der Strassen, aber auch der Ausbau des konventionellen ÖVs äusserst teuer und zeitaufwändig ist, suchten die Planer nach Lösungen, die schneller realisiert werden könnten, und schlugen vor, Hochbahnen, sogenannte Minirails, zu bauen. Dabei sollten im Birsigtal über dem Trasse der BTB die Hochbahn erstellt werden. Der Strassenraum darunter sollte mit Bäumen bepflanzt oder aber auch als Parkraum genutzt werden. Der Startbahnhof sollte in Therwil sein, und über den Bahnhof SBB sollte die Bahn weiter nach Reinach geführt werden. Weitere Hochbahnen waren von Allschwil bis Arlesheim und von Liestal bis Bahnhof SBB geplant. Im Weiteren sollten im Bereich der Haltestellen auch Parkplätze (Park and Ride) realisiert werden.

Herzstück schon damals ein Thema

In Basel wurde damals bereits über eine unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof diskutiert! Diese Verbindung hätte auch mit einem Minirail betrieben werden können. In den Stosszeiten sollten die Hochbahnen im 1-Minuten-Takt verkehren. Die Fahrzeit von Therwil zum Bahnhof SBB wurde auf 12 Minuten und 22 Sekunden geschätzt.

Flughafen «Paradieshof»



Flughafenprojekt zwischen Oberwil und Binningen aus dem Jahr 1943

Vom Sternenfeld zum Paradieshof

In Folge des Ausbaus der Hafenanlagen in Birsfelden verweigerte das Eidgenössische Luftamt die Verlängerung der Konzession für den Flughafen Sternenfeld.

Während andere Schweizer Städte ihre Flughafenprojekte im Laufe des Zweiten Weltkrieges weiter vorantrieben, befürchtete Basel, nach Kriegsende den Anschluss an den internationalen Luftverkehr zu verlieren. Das Projekt «Flughafen Hardwald» scheiterte 1943 an der Urne,

da die Bevölkerung der Rodung des Hardwaldes kritisch gegenüberstand und einen negativen Einfluss auf das Klima von Basel befürchtete.

Grossflughafen Oberwil/Binningen

Im Juli 1943 publizierten die Medien die Idee einer Privatperson, auf der Anhöhe zwischen Oberwil und Binningen den neuen Basler Flughafen zu bauen. Das detailliert ausgearbeitete Projekt «Grossflughafen Paradieshof» hätte eine Fläche von 270 ha eingenommen und wäre zwischen der Oberwiler Ziegelei und dem Paradieshof in Binningen zu liegen gekommen. Das heutige Gymnasium befände sich am Rande der Flugpiste, die sich bis an die Grenze zu Allschwil ausweiten sollte. Wo das Rollfeld zu liegen kommen sollte, steht bis heute der Bauernhof Drissel der Familie Märki – später kam die Überbauung «Im Bertschenacker» hinzu.

Widerstand begräbt Projekt

Der Widerstand gegen das Flughafenprojekt «Paradieshof» war gross. Unter anderem befürchtete man, dass wertvolles Kulturland und künftige Siedlungsfläche zerstört werde und die Bevölkerung der umliegenden Gemeinden einer grossen Lärmbelästigung ausgesetzt würde. In der politischen Diskussion sprachen sich alle Landratsfraktionen sowie die Gemeinden Oberwil, Bottmingen und Binningen gegen den Grossflughafen aus. Das Projekt wurde begraben und dafür der heutige Flughafen Basel-Mühlhausen gebaut. Dieser wurde am 8. Mai 1946 offiziell eingeweiht.

Kursaal Drissel



Hotelkomplex auf dem Drissel in Oberwil

Noch bevor 1975 das Hotel Hilton in Basel gebaut wurde, waren einige Architekten und Ingenieure rund um den Oberwiler Ernst Böhlinger der Meinung, dass in der Region Basel ein Freizeit- und Erholungszentrum geschaffen werden müsse. Da für den Zustrom der in- und ausländischen Gäste geeignete Unterkünfte- und Freizeitmöglichkeiten fehlten, sollte auf dem Drissel in Oberwil ein grosser Hotelkomplex entstehen. Das Projekt umfasste ein grosses Hotel, einen Kursaal mit Konzert- und Kongresshallen, ein Restaurant, Schwimmbäder, Sauna-

und Massagebetriebe sowie Läden. Die Baukosten wurden auf rund 50 Millionen Franken geschätzt. Die Initianten standen auf der Suche nach Interessenten in engem Briefkontakt mit Hilton International. Ein Hotel Hilton in Oberwil? Der Hotelkonzern zeigte jedoch nur unter der Bedingung Interesse an der Verwaltung des Kursaals Drissel, dass die Finanzierung gesichert sein muss.

Projekt «Bäderstadt»

Nachdem das Projekt 1968 aus finanziellen Gründen zunächst gescheitert war, unternahmen die Planer 1973 einen erneuten Anlauf für den Kursaal Drissel. Sie sahen den Zeitpunkt wegen der 2. Thermal-tiefbohrung in Neuwiler gekommen, die projektierte «Bäderstadt» zu verwirklichen. Das Projekt scheiterte jedoch erneut.

Letzter Anlauf

Einen letzten Anlauf nahm Ernst Böhringer im Jahre 1990: Der geplante Kursaal sollte unter anderem um einen Night-Club, ein Billardzimmer, eine Post und eine Bank sowie um Sporthallen und eine Kunsteisbahn erweitert werden. Rund um das Freizeit- und Erholungszentrum waren weitere Sportplätze, eine Ponyreitbahn und Spielplätze für Kinder, eine Minigolf-Anlage, ein Mini-Zoo sowie künstliche Hügel fürs Bobfahren geplant.



Der Drisselhof einst (Bild links) und heute (Bild oben)

Das Gymnasium Oberwil – warum steht es dort, wo es steht?



Gymnasium Oberwil, Aufnahme von 2019

Schulhaus mitten im Grünen

«Im Gymnasium Oberwil (Foto oben vom 11. Juni 2019) besuchen aktuell etwa 750 Schülerinnen und Schüler die Maturitätsabteilung, ungefähr 200 die Fachmittelschule. Das Schulhaus liegt mitten im Grünen, es ist durch Busse gut erschlossen. Viele Schülerinnen und Schüler kommen mit dem Velo zur Schule.» (Quelle: www.baselland.ch, Politik und Behörden).

Geburtenstarke Jahrgänge

Der Boom, für die geburtenstarken Jahrgänge der Schweizer Bevölkerung genügend schulische Ausbildungsplätze auf der Sekundarstufe zwei zu schaffen, erfasste in den 1960er-Jahren auch das Leimental. Die stark wachsenden Gemeinden sollten für ihren Bildungsnachwuchs Kantonale Gymnasien einrichten (heutige Standorte und Gründungsjahre: Liestal 1963, Münchenstein 1964, Oberwil 1972, MuttENZ 1972, Laufen 1969, damals noch zum Kanton BE gehörend). Zuvor legten alle jungen Leute ihre Maturprüfungen in den Basler Gymnasien ab. Doch diese Schulen stiessen an ihre Kapazitätsgrenzen und schränkten seit 1958 die Aufnahmen aus dem Baselbiet ein. Der Landrat hatte sich trotz der prekären Lage gesträubt, eigene Gymnasien einzurichten – die gymnasiale Bildung galt ihm als zu elitär. Nun musste er im neuen Schulabkommen mit Basel-Stadt ab 1959 die Verpflichtung eingehen, selbst für die gymnasiale Bildung zu sorgen.

Kredit von 12,3 Millionen Franken im April 1971

Im Januar 1967 reichte der Landrat Leo Bürgisser eine Interpellation ein, in welcher er den von der Regierung geplanten Standort für das Leimentaler Gymnasium scharf kritisierte. In den folgenden vier Jahren fanden teils heftige Parlamentsdiskussionen statt, die aus heutiger Sicht manchmal weltfremd oder belustigend wirken können – beispielsweise wurde die Frage gestellt, ob denn das «Leimentaler» Gymnasium auch das «Allschwiler» Gymnasium sein müsse. Im Endeffekt spielten aber finanzielle Erwägungen die entscheidende Rolle über den Standort der Schule – für den Bau des Oberwiler Gymnasiums wurde im April 1971 ein Kredit von 12,3 Millionen Franken bewilligt. Die Diskussionen hatten den geplanten Bau so verzögert, dass der Start des Gymnasiums in einem Provisorium in der Nähe der Primarschule in Ettingen erfolgen musste, was nach den Ausführungen des damaligen Rektors Dr. R. Salathé nicht ganz ohne Zwischenfälle vor sich ging ...

Steinerne Brücke



Die neue Steinerne Brücke im Jahr 1911

Fürstbischöfliche Salzstrasse

Das Fürstbistum Basel, zu dem Oberwil bis 1792 gehörte, war ein kompliziertes Gebilde, das durch Schenkungen, Kauf und Erbschaften gewachsen war. Es gehörte zum Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation, und spätestens seit der Gegenreformation unter Fürstbischof Christoph Blarer von Wartensee in den 1580er-Jahren bildete Oberwil definitiv eine Grenze zum reformierten Basel und damit zur Eidgenossenschaft. Das Fürstbistum war politisch und wirtschaftlich von Frankreich abhängig und bezog dort einen Grossteil des Getreides und des

Salzes. Die Fürstbischöfe beabsichtigten, die Staatskasse mit Zöllen und Gebühren auf Transitgüter zu füllen. Deshalb förderten sie eine gute Strassenverbindung vom Laufental übers Birseck ins Elsass. Die sogenannte Salzstrasse führte von Reinach, wo der fürstbischöfliche Salzverwalter ansässig war, über Oberwil nach Allschwil. Eine zweite Strasse, welche das reformierte Basel mit den Enklaven Biel und Benken verband, war die Hohestrasse.

Holzbrücke für Salz und Getreide zur Zeit der Fürstbischöfe

Die heutige Bottmingerstrasse war zur Zeit der Fürstbischöfe ein Teil der wichtigen Verbindungsstrasse zwischen Reinach und Allschwil. Vor allem Salz und Getreide wurden über die Strasse transportiert und für die Benutzung der Strasse musste eine Gebühr errichtet werden.

Neue Brücken in den Jahren 1777 und 1911

Mit dem Ausbau der Strasse wurde 1777 die alte Holzbrücke über den Birsig – übrigens damals die einzige Brücke in Oberwil – durch eine «Steinerne Brücke» ersetzt. Diese wurde dann 1911 durch eine neue ersetzt. In diesem Zeitraum entstand dann auch die zweite Brücke, die Hallenstrasse-Brücke.

Erster Zonenplan

ZONE	ENGERES BAUGEBIET	ZUSÄTZLICHES BAUGEBIET	
1			ORTSKERN
2			WOHNBAU 3-GESCHOSSIG MIT GEWERBE
3			WOHNBAU 2-GESCHOSSIG MIT GEWERBE <i>als Einzel + 2</i>
4			WOHNBAU 2-GESCHOSSIG EINZEL-UND DOPPEL <i>42.5</i>
5			WOHNBAU 2-GESCHOSSIG EINZELHÄUSER WEI
6			INDUSTRIE
7			ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN
8			WALD
9			WASSER
10			BAHNAREAL

Zonentypen

Siedlungen und ihre Entwicklungsparameter

In früheren Zeiten entwickelten sich Siedlungen nach ganz praktischen Aspekten. Es waren Wege und Strassen, Wasserläufe, Bodenbeschaffenheiten und ganz sicher auch Besitzverhältnisse, die wesentlich bestimmten, wie eine Siedlung grösser wurde. Schon zu römischer Zeit wurden zum Beispiel Strassen so angelegt, dass man möglichst nicht durch Auen oder Überschwemmungsgebiete hindurch musste, was dann auch für die Anlage von Siedlungen seine Auswirkungen hatte.

Oberwiler Zonenplan von 1956

In der Zeit des Zweiten Weltkrieges wuchs in der Schweiz das Bewusstsein für die Landesplanung, nicht zuletzt wegen der Anbauschlacht, die zur Versorgung der Bevölkerung eine kluge Nutzung der Flächen verlangte. Der Kanton Basel-Landschaft erliess 1943 ein Baugesetz, das den Gemeinden zugestand, ihr Gebiet in Zonen einzuteilen. In Oberwil nahm man sich in der ersten Hälfte der 1950er-Jahre vor, das Gebiet mit einer Ortsplanung zu gestalten. Am 9. Juli 1954 genehmigte die Gemeindeversammlung den Vorschlag des Gemeinderates, der dann an der Gemeindeversammlung vom 25. April 1956 als erster Oberwiler Zonenplan definitiv verabschiedet werden konnte. Mit dem Genehmigungsbeschluss des Regierungsrates vom 20. Juli 1956 wurde der Zonenplan rechtskräftig.

Die Begriffe Engeres und Zusätzliches Baugebiet

Faszinierend ist die Tatsache, dass die heutige Siedlungsform in dieser Planung von 1956 schon vollumfänglich angelegt wurde. Damals arbeitete man bei solchen Plänen mit den Begriffen Engeres Baugebiet und Zusätzliches Baugebiet. Die ganze Fraumatt, das Gebiet Bernhardsberg und der Bertschenacker waren bereits in diesem ersten Zonenplan als Zusätzliches Baugebiet ausgewiesen. Ein Planungsentcheid, der Oberwil nach Jahrzehnten noch intensiv beschäftigte.

Friedhofsplanung



Friedhof Rütli

Früherer Friedhof rund um die katholische Kirche

In Oberwil war der Friedhof wie in sehr vielen Dörfern rund um die Kirche angelegt. Wie man sich das vorzustellen hat, kann man heute noch in der elsässischen Nachbarschaft sehen, ganz markant zum Beispiel in Follgensburg. Bei uns finden wir mit dem weiten Raum rund um die katholische Kirche immer noch einen Hinweis auf die frühere Friedhofsanlage.

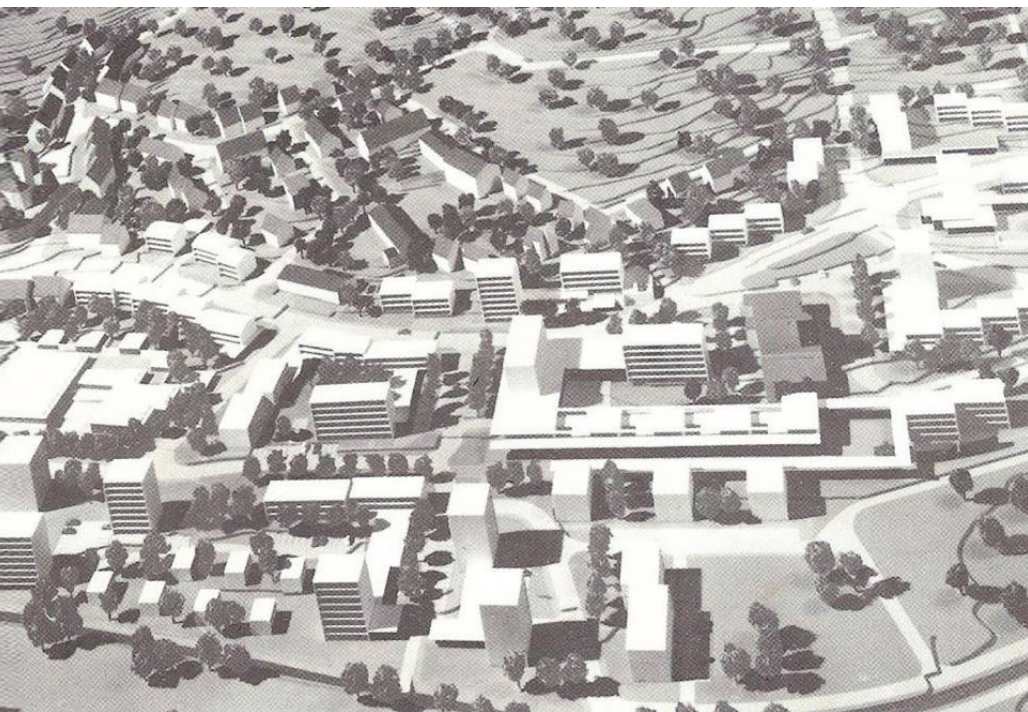
Neuanlage des Friedhofs in der Rüti

Verschiedene Aspekte führten dazu, dass eine Neuanlage des Friedhofs zu einem Thema wurde. Zunächst war es schon seit Jahrzehnten Aufgabe der Einwohner- und nicht der Kirchgemeinde, den Friedhof anzulegen. Mit der wachsenden Anzahl von Reformierten dürfte sich diese Diskussion akzentuiert haben. Zudem waren die Kapazitäten rund um die katholische Kirche und die Wachstumsplanungen für die Gemeinde nicht mehr im Einklang. So ist es keine Überraschung, dass bereits der erste Zonenplan von 1956 ein grosszügiges Areal für die Anlage eines neuen Friedhofs in der Rüti vorsieht.

Friedhofskommission bringt Projekt voran

Bereits 1955 setzte der Gemeinderat eine Friedhofskommission ein, um das Projekt voranzubringen. Die neue Anlage war von Anfang an so konzipiert, wie sie sich heute präsentiert. Allerdings sah man den Haupteingang in der Verlängerung der Vorderbergstrasse, was man heute noch an einem Torbogen ablesen kann. Mit der Friedhofskapelle ergab sich dann der Hauptzugang oben. Da die schöne Kapelle nicht nur zu Bestattungen genutzt wurde, hatte man sie später in Kapelle Rüti umbenannt.

Richtplan 64



Das Modell bildet die Inhalte des Richtplans 64 ab.

Ortskernplanung 1964

In der Umsetzung des ersten Zonenplans von 1956 war die planerische Ausgestaltung des Ortskerns im Gebiet der Hauptstrasse ein Kernprojekt. Dessen Obertitel lautete Ortskernplanung 1964 mit dem Untertitel Richtplan B Richtplangebiet Ortskern. In späterer Zeit sprach man abgekürzt immer vom Richtplan 64. Tatsächlich wurde diese Planungsarbeit im Jahre 1964, also nur acht Jahre nach dem Beschluss der Zonenplanung, durchgeführt. Am 19. Februar 1965 stimmte die Gemeindeversammlung diesem Richtplan zu. Nach der Planaufgabe

und allen Mitwirkungsverfahren konnte der Regierungsrat mit Beschluss vom 1. November 1966 den Plan in Rechtskraft setzen.

«Mühliturm» des ACV als Taktgeber für neue Gebäude

Der Richtplan 64 wollte in einem Abschnitt von der Postplatzkreuzung bis zum Schwanenplatz eine neue, moderne «Stadt» entstehen lassen. Selbstverständlich hatte dieser Plan seine Wirkungen – bis in unsere Tage. Der frühere «Mühliturm» vom ACV (heute Coop) wirkte dabei wie ein Taktgeber, was grössere Gebäude anbelangte. Nach Richtplan 64 wurden einige Objekte erstellt, die wir heute noch bestens kennen. Dazu gehören die Bauten rund um den Postplatz, der mehrgeschossige Bau, in dem sich heute die Raiffeisenbank befindet, und auch der Flachbau der Drogerie Schläpfer entstand genau nach Richtplan 64.

Kritik in den 1980er-Jahren

Schon in den 1980er-Jahren setzte eine kritische Bewertung dieser Bauten und der ganzen Richtplanung 64 ein und führte im politischen Prozess zur Planrevision. Der Richtplan 64 konnte dann mit dem Zonenplan Dorfkern, der auf den 1. März 1994 rechtskräftig wurde, und zum Teil durch Quartierpläne abgelöst werden.

Kirchen- und Schulbauten in der Planung



Fraumatt

Konkretisierung der Planungen

Der erste Zonenplan von 1956 darf man sich nicht als rudimentäre Planskizze vorstellen. Es wurden schon gründliche Überlegungen zur Art von Zonen angestellt und auch zum Bedarf an Flächen für öffentliche Einrichtungen. Die Konkretisierung dieser Planungen wurde dann zehn Jahre später mit der ersten Zonenplanrevision von 1966 erreicht. Bei dieser Revision ging es im wesentlichen darum, die Gebiete Fraumatt, Bernhardsberg und Bertschenacker von der Kategorie Zusätzliches Baugebiet in die Kategorie Engeres Baugebiet zu überführen.

Areale für Schul- und Kirchenbauten

Entlang der Bielstrasse gibt es auf der Südseite einige Wohnhäuser. Unterhalb dieser Häuser zur Mulde des Fraumattgebiets hin waren im zentralen Teil des Planungsperimeters stattliche Areale für Schul- und Kirchenbauten vorgesehen, dabei darf man mit einem Augenzwinkern anmerken, dass die Fläche für eine katholische Kirche mehr als doppelt so gross geplant war als für eine reformierte. Aber immerhin waren beide unmittelbar nebeneinander angeordnet.

Bertschenacker: kirchliche Bauten, Kindergärten und Sport

Im Gebiet Bertschenacker wurden die «Gewichte» etwas anders verteilt. Neben einem grossen Areal für Schulbauten waren zwei etwa gleich kleine Areale für kirchliche Bauten vorgesehen. Im Plan sind diese Flächen zwischen der Hohenstrasse und einer vorgesehenen Verlängerung der Elsternstrasse in Richtung Bottmingen angelegt. Gegenüber diesen Arealen sah man auf der westlichen Seite der Hohenstrasse auch eine große Fläche für Sportnutzung vor.

In beiden Planungsgebieten hatte man selbstverständlich auch Areale für Kindergärten ausgeschieden.

Für Ihre Notizen

Gemeindeverwaltung
Hauptstrasse 24
4104 Oberwil

www.oberwil.ch
Telefon 061 405 44 44
gemeinde@oberwil.bl.ch

September 2019