

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme  
**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung  
**Band:** 11 (1954)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Die Stadtplanung von Glarus in Geschichte und Gegenwart  
**Autor:** Leuzinger, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-783730>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Die Stadtplanung von Glarus in Geschichte und Gegenwart

Der nachstehende Bericht wurde im Jahre 1948 von den Architekten D. Aepli, H. Leuzinger und E. Streiff dem Gemeinderat von Glarus eingereicht. Er sollte die Notwendigkeit einer Ortsplanung nachweisen. Für die vorliegende Publikation ist der Bericht überarbeitet und den heutigen Gegebenheiten angepasst worden. In der Zwischenzeit wurde der Auftrag für die Durchführung einer Ortsplanung erteilt, und die Arbeiten sind an Hand genommen worden.

### I. Topographie

Das heute von Glarus eingenommene Gebiet wird begrenzt einerseits durch die Linth mit ihrem ursprünglich sehr unregelmässigen Lauf, was eine frühe Ansiedlung im eigentlichen Talgrund ausschloss, anderseits durch die Hänge, welche zum Fusse des Glärnisch und des Sackberges ansteigen und mit dem alten Schuttkegel des Löntsch einen Talkessel bilden. Seine Eigenart empfängt er durch die Reste eines prähistorischen Bergsturzes, nämlich den isolierten Hügeln um Glarus, deren bedeutendste, neben dem heute verschwundenen Tschudirain, das Bergli, das Bürgli und der Sonnenhügel sind. Der Tschudirain war für die Führung der Strassenzüge des ursprünglichen Fleckens äusserst bedeutungsvoll.

### II. Geschichtlicher Rückblick

Der Kern des Fleckens Glarus ist nach dem Brande von 1861 nach einheitlichem Plan unter völligem Verzicht auf eine Anlehnung an die früheren Strassenzüge und auf die allfällige Wiederverwendung bestehender Grundmauern wieder erstanden. Das ursprüngliche topographische Bild ist weitgehend verwischt, wurde doch durch die Abtragung vor allem des Tschudirains das Brandgebiet zur Anlage regelmässiger Strassenzüge und Baublöcke vorbereitet. Gerade für die heutige Planung, die über den wieder aufgebauten Kern hinausgehen muss, ist eine Würdigung der vorhandenen Besonderheiten, ihrer Ausbildung und Entstehung aufschlussreich.

An den verschwundenen Dorfkern fügten sich früher zwanglos die noch vorhandenen Aussenquartiere und ihre Verbindungen an. Vom Oberdorf, Eichen und Langenacker, den alten bäuerlichen Siedlungen her, drang allmählich das Wohngebiet gegen das Schwemmland der Linth vor, vereinigte sich mit der Gruppe von Häusern um die alte Kirche und folgte langsam der Landstrasse gegen Süden. Dabei war der Tschudirain zu umgehen. Durch das Zurückdrängen der Linth wuchs die Ortschaft in die Breite und wurde zum Hauptfleck des Landes, mit seinen öffentlichen Bauten und stattlichen Bürgerhäusern.

Am Oberdorfbach siedelten sich zuerst eine Mühle und später weitere Betriebe an, welche die

Wasserkraft beanspruchten; eine ähnliche Entwicklung zeigte sich längs des «Giessen», der nach und nach aus einem Seitenarm der Linth zu einem Gewerbekanal wurde. Diese Gewerbe bildeten die Vorläufer der Industrie des ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts, der Druckereien, Bleichereien usw.

Infolge der Blütezeit der Glarner Druckindustrie stieg die Bevölkerungszahl ständig. So entstanden seit ca. 1820 die mit einer gewissen Planmässigkeit gebauten neueren Quartiere des Kirchwegs, der Bären- und Christiansgasse, der Rosengasse, des inneren und äusseren Zauns und der Abläsch auf altem Allmendgebiet. Kurz vor dem Brand wurde die Ueberbauung der Zollhausoschet eingeleitet, die sich nördlich an den Dorfkern anschloss.

Die bauliche Vergrösserung vollzog sich vor allem auf Tagwensboden, während die in Privatbesitz befindlichen grossen Liegenschaften am West- und Nordrand der Ortschaft zum Teil bis in unsere Zeit hinein als Grünflächen erhalten blieben. Mit ihren nach und nach entstehenden behäbigen Bürgerhäusern und mit ihren grossen Gärten rundeten sie das Dorf zu einem wohlhabenden, stattlichen Flecken. Längs der Linth wurde schon in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts der baumbepflanzte Wuhweg geschaffen.

Der Brand von 1861 traf Glarus mitten in einer blühenden Entwicklung der Druckindustrie; der durch sie geschaffene Wohlstand bildete eine günstige Voraussetzung für einen grosszügigen Wiederaufbau des Fleckens.

Glarus ist so nach neueinheitlichem Plan aufgebaut worden. Für die damalige Planung wurden zwei bekannte auswärtige Fachleute beigezogen, nämlich die Architekten Bernhard Simon, gebürtig von Niederurnen, in St. Gallen und Oberst I. C. Wolff von Zürich. Beide werden wohl auch bei der Aufstellung des ersten Baureglementes: «Ueber das Bauen im Innern der Carrés» wesentlich beteiligt gewesen sein. Die neuen Strassenzüge, die Plätze und die Lage der durch den Brand zerstörten öffentlichen Bauten wurden damals in grosszügiger Weise bestimmt. Dieses Baureglement ist allerdings nur noch teilweise erhalten.

Wenn auch in späteren Zeiten diese Aufgabe, entsprechend neuerer Anschauungen, anders gelöst worden wäre, steht doch fest, dass Glarus mit dieser Grundlage auf Jahrzehnte hinaus gut vorgesorgt hatte. Auf der Basis dieses städtebaulichen Entwurfes entstand eine würdige städtische Anlage mit einem geschlossenen, ansehnlichen Stadtkern und mit eindrucklich wirkenden öffentlichen Bauten und Plätzen.

Die stehengebliebenen Altquartiere weisen zum Teil reizvolle Strassenbilder und Einzelbauten auf, und das Ganze ist umgeben von einem Kranz behäbiger Anwesen mit schönen Häusern, Gärten und Liegenschaften.

Dass es unter dem Eindruck der Brandkatastrophe gelang, alle Beteiligten für einen gemeinsamen, grosszügigen Gedanken zu gewinnen, unter Verzicht auf die Einzelinteressen, ist heute noch bewundernswürdig. Es fand damals eine Güterzu-

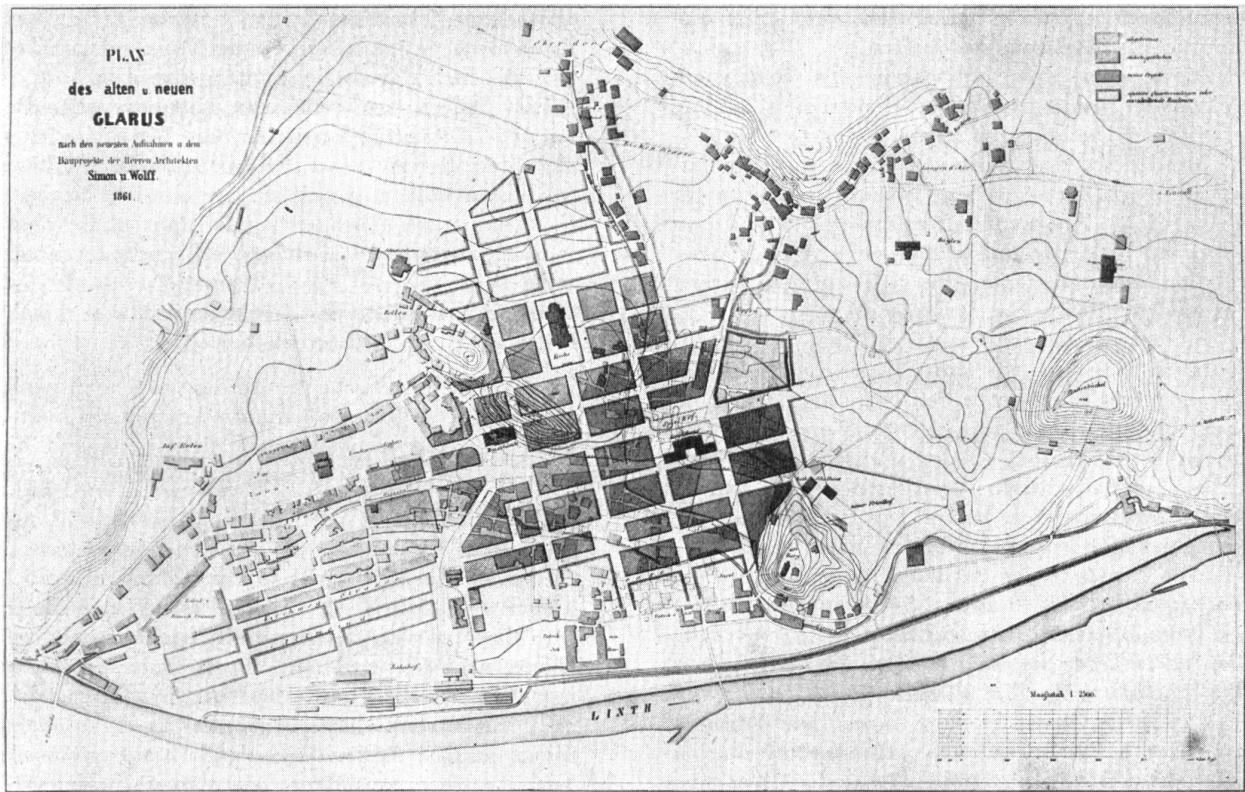


Abb. 2. Glarus, Mitte des 19. Jahrhunderts.

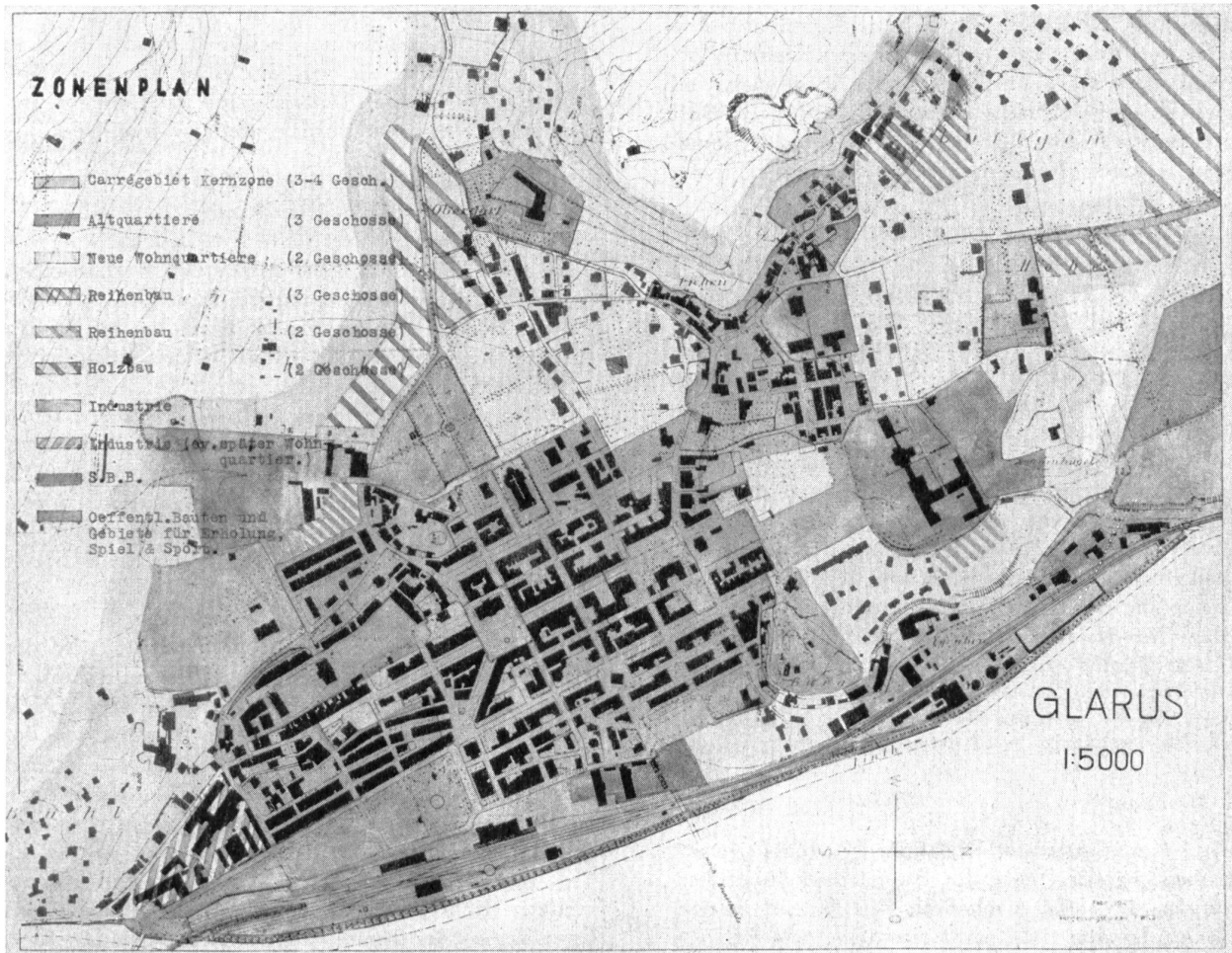


Abb. 3. Glarus: Der neue Zonenplan.

sammenlegung grossen Stiles statt, um einen einheitlichen Organismus zu schaffen.

Diese vorbildliche Massnahme der Generation, welche den Brand erlebte, verpflichtet zu besonders sorgfältiger Ueberlegung aller mit der Zeit notwendig werdenden Erweiterungen. Es wird später darauf hingewiesen, wie diese Planung nicht immer die verdiente Anerkennung gefunden hat und sich allerhand Eingriffe und schädigende Aenderungen gefallen lassen musste, welche nicht auf dem Niveau des ursprünglichen Entwurfes standen.

Jahrzehntelang genügte dieser Plan, da es 40 bis 50 Jahre brauchte, bis die Plätze innerhalb des Carrégebietes überbaut waren. Das Bedürfnis nach neuen Bauquartieren trat eigentlich erst nach dem Ersten Weltkrieg auf, als der Wunsch nach Wohngelegenheit ausserhalb der geschlossenen städtischen Bebauung sich bemerkbar machte und die wirtschaftliche Depression überwunden war.

Eine Zunahme der Bevölkerung gegenüber dem Höchststand von 1870 mit ca. 5400 Einwohnern trat erst allmählich ein, wohl aber eine Auflockerung der Wohndichte im Innern der Stadt, veranlasst durch den wachsenden Bedarf an Raum für Bureau- und Ladenzwecke und durch eine Vermehrung der kleiner werdenden Haushaltungen, bei welchen an Stelle von kinderreichen Familien eine grössere Zahl von kinderarmen Familien trat.

Die industrielle Entwicklung brach mit dem Ausscheiden der Druckindustrie ab, und es brauchte lange Zeit, bis sich in deren alten Räumlichkeiten neue Industrien angesiedelt hatten. Kleinere gewerbliche Unternehmungen haben sich nach und nach zu einer beachtenswerten Grösse entwickelt und haben restlos den Platz in Anspruch genommen, welchen die Gemeinde noch zur Verfügung stellen konnte.

Seit Jahren fand eine gewisse Stauung statt, indem wohl ansässiges Gewerbe und auch Industrien Interesse an weiterem Bauland gehabt hätten, die Gemeinde aber keines mehr abgeben konnte und die allfällig in Frage kommenden Privatliegenschaften nicht erhältlich waren. Andererseits verhinderte das Fehlen von Arbeitskräften den Zuzug von auswärtiger Industrie.

Das Bild von Glarus wird nicht mehr bestimmt durch den Kranz grosser Fabriken, von denen es einst umgeben war, sondern durch seinen Charakter als *Kantonshauptort*, durch das Anwachsen der Bedürfnisse der kantonalen und städtischen Verwaltungen, durch die Erweiterung des Kantonsspitals. Für die hier tätige Bevölkerung ist der Bedarf an Bauland für Wohnzwecke ständig gestiegen.

### III. Die gegenwärtigen Verhältnisse

#### A. Wohnen

a) *Verhältnisse im Stadtkern (Carrébebauung)*. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Ueberbauung, die sofort nach dem Brande und in dem darauffolgenden Jahrzehnt einsetzte, sich voll und planmässig an die im Reglement vorgesehenen Bedingungen hielt. Wohl schon früher wurden gewisse

Plätze von Privaten aufgekauft, um zu verhindern, dass durch deren Ueberbauung ihren neuen Häusern die bisher freie Sicht entzogen würde.

An andern Orten hat man statt der vollen Bebauung Gärten zugelassen. An und für sich wirken sich diese Beispiele mit ihrer Grünfläche wohltätig im Strassenbild aus, weil sie eine gewisse bewusste Gestaltung und Gliederung von Haus und Nebenbauten zeigen und frei sichtbare Brandmauern vermeiden.

Eine Kritik an der Carrébebauung würde wohl folgende Nachteile hervorheben:

1. Die schematische Anordnung sich rechtwinklig kreuzender Strassen kann die besonderen Besonnungsverhältnisse im Bergtal nicht genügend berücksichtigen. Die Wohnungen sind daher je nach ihrer Lage sehr ungleichwertig.

2. Die Innenhöfe, in welchen eingeschossige Anbauten von 4,50 m Höhe, ausnahmsweise auch höhere Gebäulichkeiten, zugelassen sind, boten wohl bei ihrer Entstehung ein befriedigendes Bild. Heute, nach mehr als 80 Jahren, kann dies kaum mehr gesagt werden. Es besteht die Gefahr, dass ihre Ausnützung durch Auf-, An- und Einbauten immer grösser wird und sich dadurch unhygienische Verhältnisse herausbilden, wie man sie in den Altquartieren grösserer Städte mit viel Geldaufwand wieder zu verbessern sucht, indem sie, wie der Fachausdruck lautet, wieder «ausgekernt» werden.

3. Die Carrébebauung schliesst nicht flüssig an die Altquartiere an, was ein Blick auf die Pläne ohne weiteres zeigt. Dadurch sind auch die entsprechenden Strassenanschlüsse nicht befriedigend.

b) *Altquartiere an der Peripherie der Ortschaft (vom Brande von 1861 verschont)*. Auch diese Gebiete werden von Veränderungen bedroht. Sie weisen zum Teil Wohnstrassen in guten Verhältnissen auf, die in der Bescheidenheit ihrer Gesamtausbildung sowie ihrer einzelnen Wohnbauten heute noch vorbildlich sind. Im Anschluss an den eigentlichen Stadtkern sind sie indessen durch Umänderungen, besonders Aufstockungen bedroht. Die nach heutigem Baureglement zulässige maximale Zahl von fünf Geschossen ist zum Beispiel in der Christiansgasse durch Aufstockung tatsächlich ausgenützt worden. Die Geschosshöhen sind hier zu beschränken, besonders mit Rücksicht auf die bescheidene Breite der Strassen.

Bei den noch weniger dicht bebauten Teilen wie Oberdorf, Eichen, Langenacker, macht sich das Fehlen von Bestimmungen über Neu- und Umbauten und der Mangel an Baulinien bemerkbar. Die geltende Bestimmung von 3,00 m Abstand von der Strasse (Art. 4 des Baureglementes) ist ungenügend und vermag den wechselnden örtlichen Verhältnissen nicht Rechnung zu tragen, wie die ungeordnete Bebauung längs der Eichenstrasse zeigt.

Für die rückwärtigen Anbauten und die zu engen Hintergassen dieser Quartiere fehlen die notwendigen Bestimmungen, welche besonders aus hygienischen Gründen notwendig sind: Den Hauptgebäuden wird häufig durch die Hintergebäude

Luft und Licht entzogen, so dass mit der Zeit eine behördliche Regelung nicht mehr zu umgehen ist.

Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass alle Bemühungen, die neueren Wohnquartiere organisch mit den älteren Siedlungsteilen zusammenzuschliessen und ihre bauliche Entwicklung nach modernen Grundsätzen zu regeln, zur Hauptsache versagt haben. Auf jeden Fall ist es nicht gelungen, die Ausdehnung der Stadt seit 1900 bewusst so zu beeinflussen und zu lenken, dass alte und neue Quartiere sich harmonisch zu einem sowohl rationalen wie schönen Ganzen zusammenschliessen.

Die Gründe hiefür liegen wohl darin, dass man Bedeutung und Wichtigkeit einer planmässigen Entwicklung nicht früh genug erkannt hat, und dass infolgedessen die gesetzlichen Handhaben zu gering oder nicht bereit waren, um mit ihrer Hilfe den nötigen Einfluss auf das Bauen zu gewährleisten.

Schon das Gutachten, das 1928 der Chef des städtischen Bebauungsplanbüros Zürich, Architekt Hippenmeyer, auf Wunsch des Gemeinderates ausarbeitete, weist auf die gemachten Fehler hin:

«Unnötige Strassen, zu breite Strassen, Zersplitterung der Bebauung und dadurch Verteuerung der Werkleitungen, kostspielige Erschliessungen usw.»

## B. Oeffentliche Bauten

Die Schwierigkeit, heute öffentliche Bauten in geeigneter Lage unterzubringen, veranlasste Vorstudien und Durchführung einer Ortsplanung. Immerhin besteht für solche Aufgaben die Möglichkeit zur Expropriation. Tagwens-, d. h. Bürgerboden selber steht dafür nur noch längs des Süd- und Westrandes der Stadt zur Verfügung, d. h. auf demselben Gebiet, das in seiner Randzone noch für Wohnbauten, für eine Sportanlage und auch für eine Friedhoferweiterung in Betracht kommen könnte. Im Bebauungsplan von 1861 wurden nur diejenigen öffentlichen Bauten in die Planung einbezogen, die damals notwendig erschienen. Für spätere Bedürfnisse wurde nichts reserviert oder man stellte sich vor, dass hiezu Plätze ausserhalb der Carré-Einteilung zur Verfügung stehen würden.

Daher fehlte bereits für die höhere Stadtschule ein passendes Areal, und man musste sich mit einem Bau von ungünstiger Orientierung auf der Baulinie der heute durch Lärm und Verkehr benachteiligten Hauptstrasse begnügen.

Noch schwieriger gestaltete sich die Bauplatzfrage im Jahre 1922 für die

### *Handwerkerschule,*

die nach langem Suchen und vielen Studien in ein Hinterquartier gestellt wurde, das bereits selber schon alle Anzeichen einer unüberlegten Ueberbauung aufwies. (Mischung von Wohnbauten, Werkstätten, Kohlenmagazinen usw.)

Seither sind die Bauaufgaben dieser Art sowohl für Stadt wie Kanton derart gewachsen, dass eine Planung auf weite Sicht nicht mehr zu umgehen ist.

## C. Grünanlagen

Bei der Neuanlage von Glarus von 1861 ist dieser Frage keine grosse Aufmerksamkeit geschenkt worden. Man hat sich auf die Anordnung von öffentlichen Plätzen mit bescheidenen Anlagen vor Rathaus und Gerichtshaus beschränkt und im übrigen wurde die Sache der Zukunft überlassen.

Es bedeutete einen wesentlichen Schritt nach vorwärts, als aus privater Initiative der Volksgarten entstand, der für das «Gesicht» von Glarus überaus erfreulich und wichtig ist, da er das Bahnhofareal von der eigentlichen Bebauung trennt und zusammen mit dem «Glarnerhof» beim Betreten der Stadt ein erfreuliches und würdiges Bild schaffen hilft.

### *Der Grünzug der Wuhranlage.*

Der markante Baumbestand bildet einen schönen und klaren Abschluss der Ortschaft gegen die Linth, der nicht zu unterschätzende Spazier- und Erholungsmöglichkeiten in sich schliesst. Entgegen der in den letzten Jahren zu konstatierenden Tendenz nach Auslichtung ist der Erhaltung des Baumkranzes besondere Sorge zu schenken, wobei auf eine ununterbrochene dichte Laubkrone, sozusagen als Parkanlage, bedeutend grösseres Gewicht zu legen ist, als auf einen eventuellen Obstertrag. Die Sicherung des Obstes würde naturgemäss an dieser Stelle rigorose Vorschriften und Polizeimassnahmen verlangen, wie sie im Grunde genommen dem Charakter einer Erholungsfläche widersprechen.

Im Stadtbild erscheint als Aussichtspunkt der

### *Burghügel,*

der seinen Namen vielleicht von einer frühmittelalterlichen Befestigungsanlage herleitet. Um eine alte Kapelle herum entstand dort nach dem Brande von Glarus eine Grünanlage, als die auf der Westseite des Hügels niedergebrannten Wohnstätten nicht mehr aufgebaut wurden. Später erfolgt auf der Ostseite die Zuschüttung und Bepflanzung des alten Steinbruches.

Unter den Grünanlagen ist der

### *Friedhof*

zu erwähnen, der in den letzten Jahren zu seinem Vorteil umgestaltet wurde. Für den Moment scheint das Fassungsvermögen zu genügen. Allfällige Erweiterungen wären im Zusammenhang mit dem Bau einer katholischen Kirche zu prüfen. Gewisse Platzreserven sollten jedoch jenseits der Schützenhausstrasse offen gehalten werden. Für die

### *Bepflanzung der Hauptstrasse mit Bäumen*

besteht ja seit längerer Zeit ein Fonds.

Es scheint schwierig, die Haupt- und Bahnstrasse nachträglich mit Bäumen zu beleben, da die Gefahr besteht, dass sie mit Rücksicht auf die Läden und Wohnungen ständig «unter der Schere» gehalten werden müssten und keine richtigen

Kronen entfalten könnten. Man bekäme eine Reihe von gestutzten, verkrüppelten Baumkrönchen, wie man sie leider noch da und dort sehen muss.

Wir schlagen vor, die Bepflanzung mit Bäumen, die sich dann kräftiger entfalten sollen, zu konzentrieren auf *Rathaus-* und *Gerichtshausplatz*. Der Baumreihe auf dem Gemeindehausplatz hinter dem neuen Brunnen soll eine gewisse Entwicklungsmöglichkeit gegeben werden. Die Baumkronen sollen derart in die Strassenfluchten hineinragen, dass sie die Strassenwände unterbrechen und beleben.

Gerade auf dem *Spielhof* (Gerichtshausplatz) wäre eine Bepflanzung mit grössern Bäumen gut möglich, da genügend Platz vorhanden ist. Man würde dann dem Spielhof wieder ein Bild und eine Bedeutung geben, wie er es im alten Glarus mit seinen mächtigen Linden hatte. Mit dem schönen vorhandenen Brunnen als Zentrum liesse sich eine ausgezeichnete Wirkung erzielen. Daneben hätte man den praktischen Vorteil, dort einen Parkplatz zu gewinnen, dessen Schatten der Automobilist gerne aufsuchen würde.

#### D. Erschliessung von Gewerbe- und Industriegebiet

Die Diskussion in der Presse und in Behörde- und Gemeindeversammlungen haben zur Genüge auf die Wünschbarkeit vermehrten Industrielandes hingewiesen.

Auseinander zu halten sind: Gemischte Wohn- und Gewerbegebiete (Kleinbetriebe) und eigentliche Gewerbe- und Industriegebiete (mittlere Betriebe).

Für diese Zwecke besteht nur noch eine Möglichkeit im

#### *Buchholz,*

wobei Rechnung zu tragen ist, dass das Buchholz noch für weitere Verwendung frei gehalten werden muss (Landwirtschaft, Heil- und Pflegeanstalt). Als günstig erscheint ein Gebiet, das sich an eine Verbindungsstrasse aus dem Bahnhof-, Pressi-, Ingruben-Quartier östlich des Sonnenhügels zur Landstrasse anschliessen lässt (Umleitungs- oder Durchgangsstrasse). Selbstverständlich ist dabei die Verwendung des Buchholzes als Ganzes zu überlegen, wobei die Rauch- und eventuell Lärmeinwirkung auf die zukünftige Heil- und Pflegeanstalt aufsorgfältigste zu überprüfen ist.

Dieses Terrain bedeutet die letzte glarnerische Reserve. Würde hier wider Erwarten eine Industrie- und Gewerbeansiedlung verunmöglicht, so wäre als allerletzte Möglichkeit zu studieren, ob nicht durch ein Uebereinkommen mit der Gemeinde Ennenda Boden östlich der Linth und südlich von Ennethühls gemeinsam für Industriezwecke bereitgestellt werden könnte. Es wäre dies für unser Gebiet eine noch ungewohnte Lösung. Anderswo sind solche Vereinbarungen nach den Grundsätzen der modernen Regional- und Landesplanung üblich und werden auch von den kantonalen Instanzen veranlasst.

#### E. Landwirtschaftliches Gebiet

Die bisher erwähnten Aufgaben weisen dringend auf die Notwendigkeit hin, sich über das der Gemeinde zur Verfügung stehende *landwirtschaftlich genutzte Gebiet* und seinen zukünftigen Umfang Rechenschaft zu geben. Was in Zukunft an Bauland für die früher erwähnten Zwecke frei gemacht wird, geschieht auf Kosten der Landwirtschaft.

Eine vernünftige Planung muss hier den Ausgleich bringen zwischen privaten und öffentlichen Interessen. Sie muss auch zu einer Ausscheidung führen zwischen weiter landwirtschaftlich zu nutzendem Boden und solchem, der für andere Zwecke freigegeben werden kann. Hier muss nun gerade innerhalb der Gemeindeinteressen eine Klärung erfolgen, und es muss auch die Tagwengemeinde über die nötige Einsicht verfügen.

Der Landwirtschaft genügend Raum zu sichern, ist dabei ein selbstverständliches Gebot. Es liegt auch in ihrem Interesse, wenn die neuen Wohn- und Gewerbequartiere wie auch Einzelbauten nicht wahllos und unrationell landwirtschaftliches Gebiet zerstückeln.

Das landwirtschaftliche Gebiet zerfällt in:

#### *Tagwens-, Korporations- und Privatbesitz.*

Der Tagwensbesitz gliedert sich, entsprechend seiner Nutzung, in:

- a) Pachtliegenschaften,
- b) Pflanzland für Tagwensbürger,

wobei besonders für b) nur die in einem nähern Umkreis um die Stadt gelegenen Gebiete in Frage kommen. Diese Gebiete von der Bebauung frei zu halten, ist für die Gemeinde kein besonderes Problem. Bedeutend schwieriger gestaltet sich dagegen die Frage, wie anderseits eine unerwünschte Bebauung von Privatland, z. B. nach spekulativem Kauf, verunmöglicht werden kann, um den landwirtschaftlichen Bestand zu schützen. Nach den neuesten Entscheiden, z. B. des Bundesgerichtes, begegnet die Errichtung bestimmter Landwirtschaftszonen gewissen Schwierigkeiten, solange die gesetzlichen Grundlagen durch den Kanton nicht geschaffen sind. Aber auch ohne diese streng ausgedehnten Zonen kann sich die Gemeinde eine gute Handhabe schaffen, wenn sie sich dazu entschliesst, für solche Gebiete z. B. die Anschluss-taxe für Wasser, Licht und Gas besonders hoch anzusetzen oder sogar den Anschluss überhaupt zu verweigern.

#### F. Verkehr

a) *Durchgangsverkehr.* Im «Plan des neuen Glarus» von 1861, ist die zukünftige Durchgangsstrasse als Verlängerung der neuen Hauptstrasse vorgesehen. Sie hätte in gerader Richtung zum Westfusse des Sonnenhügels und weiter nach Netstal geführt. In etwas weniger harter Führung hätte sie den Vorteil gehabt, die grosse Steigung der alten Landstrasse, deren Trasse bis heute nicht verlassen wurde, zu umgehen.

Der Durchgangsverkehr trat als Problem erst mit der Ausbreitung des Autos und der Oeffnung des Klausenpasses in Erscheinung. Erst damals begann die Verkehrsführung durch den Ortskern ihre ausgesprochen negativen Seiten zu zeigen.

Obschon der letzte Ausbau der Landstrasse Glarus - Netstal im Jahre 1928 anzuerkennen ist, muss doch dem Bedauern Ausdruck gegeben werden, dass damals, als die Modernisierung der Strasse beinahe einem völligen Neubau gleichkam, entgegen dem Vorschlag des Kantonsingenieurs, nicht eine Verlegung des Trasses in den Zug: Bahnhof Netstal - Leuzingen - Ingruben - Ennendaner Linthbrücke gewählt wurde. Einer ernstlichen Prüfung wäre diese Führung zum mindesten Wert gewesen, denn bereits in jenem Zeitpunkt war die Umleitung des Durchgangsverkehrs um Ortschaften weitgehend als Notwendigkeit erkannt.

Ueber die heutigen Verkehrsverhältnisse, d. h. über die Fahrzeugmengen, die von den städtischen Strassen aufzunehmen sind, orientieren zwei Zählungen, die im Engpass der «Kipfe» an den schönen Sonntagen 13. Juli 1947 und 27. Juli 1947 durchgeführt worden sind (die Zahlen umfassen beide Richtungen):

| a) 13. Juli 1947:    | 0600—1800 h | Per Stunde | Höchste Belastung<br>1100—1200 h |  |
|----------------------|-------------|------------|----------------------------------|--|
| Lastwagen . . . . .  | 1           |            |                                  |  |
| Cars . . . . .       | 34          |            |                                  |  |
| PW . . . . .         | 779         | 68         | 100                              |  |
| Motorräder . . . . . | 273         | 23         | 131                              |  |
| Motorfahrzeuge . . . | 1087        | 91         | 231                              |  |
| Velos . . . . .      | 574         | 48         | 62                               |  |
| <b>Total</b>         | <b>1661</b> | <b>139</b> | <b>293</b>                       |  |

| b) 27. Juli 1947:    | 0600—1800 h | Per Stunde | Höchste Belastung<br>1100—1200 h |  |
|----------------------|-------------|------------|----------------------------------|--|
| Lastwagen . . . . .  | 12          |            |                                  |  |
| Cars . . . . .       | 32          |            |                                  |  |
| PW . . . . .         | 845         | 74         | 98                               |  |
| Motorräder . . . . . | 410         | 34         | 34                               |  |
| Motorfahrzeuge . . . | 1299        | 108        | 132                              |  |
| Velos . . . . .      | 676         | 56         | 55                               |  |
| <b>Total</b>         | <b>1975</b> | <b>164</b> | <b>187</b>                       |  |

Im Rahmen der schweizerischen Verkehrszählung 1948 erfolgte am 22. August 1948 (Glerner Kirchweih-Sonntag) auf der «Höhe» eine weitere Verkehrsaufnahme. Ihre zum Vergleich mit 1947 ebenfalls nur für zwölf Stunden angeführten Zahlen zeigen ähnliche Resultate wie im Vorjahr. Lediglich die Fahrzeugmengen der «höchsten Belastung» sind wesentlich höher, was wohl auf die seither eingetretene Fahrzeugzunahme zurückzuführen ist. Die ebenfalls erfassten Fussgänger-mengen bestätigen, dass an dieser Stelle die Errichtung von Trottoirs unumgänglich ist.

| c) 22. August 1948:  | 0600—1800 h | Per Stunde | Höchste Belastung<br>1100—1200 h |            |
|----------------------|-------------|------------|----------------------------------|------------|
| Motorfahrzeuge . . . | 1336        | 111        | 144                              | 158        |
| Velos . . . . .      | 830         | 69         | 120                              | 106        |
| <b>Total</b>         | <b>2166</b> | <b>180</b> | <b>264</b>                       | <b>264</b> |
| Fussgänger . . . . . | 501         | 42         | 93                               | 73         |



Abb. 4. Zweifelhafte Verkehrslenkung: Die Hauptstrasse führt nach links weiter; solche Schutzinseln erschweren den Verkehr.



Abb. 5. Gutes Provisorium im Rahmen einer allgemeinen Verkehrsplanung.

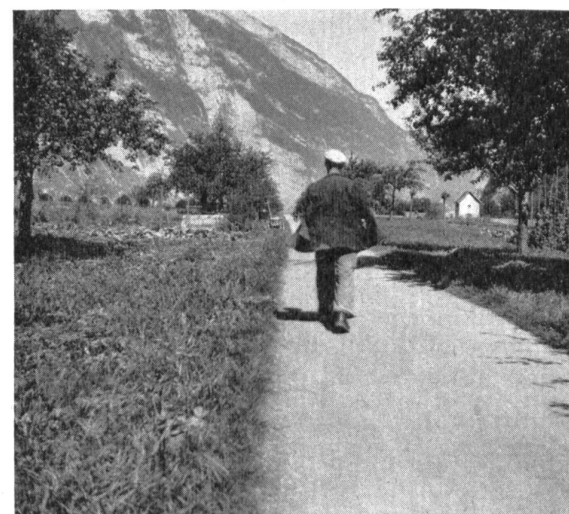


Abb. 6. Beispiel einer guten Fussgängerverbindung zwischen zwei Glarner Ortschaften.

Es sollte nicht besonders auf die Aufgabe hingewiesen werden müssen, welche einer Umleitungsstrasse zufällt.

b) *Innenverkehr*. Hier macht sich die Carré-Bebauung mit ihren zahlreichen, sich rasch folgenden, unübersichtlichen Kreuzungen sehr nachteilig fühlbar. Ein Umbau der fast rechtwinklig scharfen Trottoirreken in moderne Einmündungskurven brächte so hohe Kosten mit sich, dass diese nur für einzelne besonders stark befahrene Punkte zu rechtfertigen sind.

#### IV. Die Planung

##### A. Notwendigkeit der Planung

Die heutigen, keineswegs erfreulichen Verhältnisse, die samt deren Entstehung im Vorstehenden skizziert worden sind, lassen die Notwendigkeit einer systematischen Planung deutlich erkennen. Als dringliche Planungsprobleme, für die in nächster Zeit eine Lösung gefunden werden muss, zeichnen sich ab:

1. Mangel an Bauland, welches die Gemeinde zur Verfügung stellen sollte:

- für den vermehrten Bedarf an Wohnbauten,
- für die Unterbringung öffentlicher Bauten,
- für die Ansprüche von Gewerbe und Industrie.

2. Ständiges Anwachsen des Verkehrs, dessen reibungsloser Abwicklung die heutigen Anlagen nicht mehr genügen und die ihre Aufgabe vor allem in bezug auf Sicherheit der Einwohner und Schutz der Wohnquartiere nicht mehr im nötigen Mass erfüllen.

3. Unbefriedigende bisherige Resultate des Weiterausbaues innerhalb der Gesamtentwicklung der Ortschaft.

4. Ungenügender Schutz des Ortsbildes vor baulichen Verunstaltungen.

5. Fehlen von Richtlinien für eine planmässige, bewusste Entwicklung unter Berücksichtigung aller dafür in Betracht fallender Faktoren.

Bei der Aufstellung von Grundsätzen für die zukünftige Entwicklung ist auszugehen von der Planung, welche 1861 einsetzend das Bild des heutigen Glarus bestimmte. Im Vordergrund stand damals der Wiederaufbau des zerstörten Ortskerns in geschlossener, städtischer Bauart, wobei als Unterlage der Carréplan mit den hiefür aufgestellten Vorschriften diene.

Um das Ziel einer gesunden, entwicklungs-fähigen und elastischen Planung zu erreichen, sind einige neue Massnahmen durchzuführen, die verwaltungsmässig oder organisatorisch eine bessere Einflussnahme auf die bauliche Gestaltung der Gemeinde gewährleisten.

##### B. Bodenpolitik der Gemeinde

Die Grundlage jeder bewussten Lenkung des weiteren Ausbaues der Gemeinde muss auf einer zielbewussten Erfassung des Landes basieren, denn

über je mehr Boden die Gemeinde verfügt, um so leichter und billiger wird es für sie sein, die gewollten Absichten zu verwirklichen.

Durch die ständige Abgabe von Bauland wird der Tagwensboden je länger je mehr geschmälert, und es steht der Gemeinde immer weniger Gebiet in geeigneter Lage zur Verfügung, um die an sie gestellten Anforderungen zu erfüllen.

Ersatz an neuem Boden kann sich die Gemeinde allein durch Ankauf von geeigneten Grundstücken bei sich bietender Gelegenheit beschaffen. Immer wieder gelingt es privater Initiative, Land zu erwerben, von dem geglaubt wurde, dass es nicht käuflich sei; meistens kommt das Gemeinwesen bei solchen Gelegenheiten zu spät, oder es fehlt ihm die nötige Entschlussfähigkeit.

Der Ankauf selbst kleinerer Parzellen ist wichtig, da dann die Gemeinde als Eigentümerin bei einer allfälligen Aufteilung oder Verwertung des angrenzenden Gebietes massgebend mitreden kann. Ankäufe sind auch im Innern der Ortschaft von Bedeutung, weil sie oft ermöglichen, eine wichtige Strassenkorrektur durchzuführen oder einen Strassenteil zu verbessern.

Um nicht immer auf Expropriation von Privatland angewiesen zu sein, soll prinzipiell jede Gelegenheit benützt werden, um alles einigermassen brauchbare Land freihändig zu erwerben. Gewisse Privatliegenschaften innerhalb und am Ende der heutigen Bebauung sind wahre Schlüsselstellungen. Sollte per Zufall ihr Erwerb der Gemeinde möglich sein, so darf sie vor einem etwas höheren Preis nicht zurückschrecken, denn der später eventuell der Gemeinde entstehende Vorteil kann um vieles grösser sein als der momentane Nachteil eines höheren Bodenpreises.

Eine weitere Möglichkeit, geeigneten Boden zu erlangen, besteht im *Abtausch*: Die Gemeinde erwirbt ein für ihre Entwicklung wichtiges Grundstück durch Ueberlassung eines entsprechenden anderen aus ihrem bestehenden Besitz. So sollten z. B. gewisse günstig gelegene Korporationsliegenschaften durch Abtausch in das Eigentum der Gemeinde übergeführt werden können, um die Dispositionsfreiheit zu vergrössern.

Die Gemeinde hat selber auch grosses Interesse daran, sich Boden zu sichern, welcher der Landwirtschaft erhalten bleibt, besonders dann, wenn Gefahr besteht, dass er sonst der privaten Spekulation anheim fallen könnte.

Diese Vorschläge mögen zunächst den Eindruck erwecken, als ob sie zu einer untragbaren finanziellen Belastung der Gemeinde führen würden. Doch ist darauf hinzuweisen, dass in vielen Fällen eine ganze oder teilweise Wiederverwertung durch Verkauf gegeben ist, wobei durch entsprechende Bedingungen die Interessen und das Mitspracherecht der Gemeinde zu wahren sind. (Siehe auch N. Tschudi: Glarus vor, während und nach dem Brande, wo auf Seite 7 auf die grosszügigen Bodenkäufe des Tagwens im Jahre 1857 und früher hingewiesen wird. Sie erfolgten mit der Absicht, den durch Verkauf von Bauplätzen zusammengeschrumpften Tagwensbesitz wieder zu vermehren.)



### C. Zonung der städtischen Gebiete

Das Gemeindegebiet ist generell in einzelne Sektoren einzuteilen, für die gemäss ihrem Charakter besondere Vorschriften aufzustellen sind, d. h. es ist eine Ordnung einzuführen, die heute mit dem Namen «Zonung» bezeichnet wird und welche die Ausscheidung bestimmter, deutlich getrennter Funktionen bedeutet. Eine solche Abgrenzung ist vorzusehen für:

Wohnzonen,  
Zone für öffentliche Gebäude,  
Zone für Gewerbe und Industrie,  
Grünanlagen,  
Gebiet für Landwirtschaft.

#### 1. Wohnzonen.

a) *Kernzone (Carrébebauung)*: Hier bedarf es der Richtlinien für die künftige Behandlung der eigentlichen Kernbebauung von Glarus:

1. Korrekte Befolgung der bestehenden Vorschriften.
2. Sinngemässer Ausbau derselben und Anpassung an die heutigen Verhältnisse.
3. Verzicht auf die Weiterführung des schematischen Strassennetzes, wie es ursprünglich vorgesehen war, dafür flüssige Anpassung an: das Terrain, die bestehenden älteren Aussenquartiere, die neu zu überbauenden Teile.
4. Bestimmung, wo die ursprünglich vorgesehene Carrébildung aufhören soll.

Speziell zu begegnen ist der *Gefahr des Ueberbauens der Baulinie* und des rückwärtigen Ausbaus von zu tiefen, schlecht belichteten Baukörpern. Vorkehrungen sind zu treffen gegen die Gefahr, die Gestaltung der Rückseite nicht mehr in der Hand zu haben und gegen diejenige der Verwilderung der Rückseite durch regellose Anbauten.

Festzulegen sind die *Geschosszahlen* und eine maximale *Gesimshöhe* für die verschiedenen Strassenzüge, unter Berücksichtigung ihres Baulinienabstandes und ihrer Orientierung. Ebenso sind Höhenbeschränkungen für die Aufstockungen vorzusehen. Das bisherige Baureglement liess eine Bebauung bis zu fünf Geschossen zu. Von dieser Möglichkeit ist kaum Gebrauch gemacht worden, da die wirtschaftliche und damit auch die bauliche Entwicklung eine langsame war.

Die aufeinander abgestimmten Gebäudehöhen, die oft durch ganze Blöcke durchlaufenden oder nur wenig verschiedenen Gesimshöhen, sind das Kennzeichen der 1861 nach dem Brande eingeleiteten, von den Vorstellungen der klassischen Baukunst beeinflussten Bauweise. Dieser Charakter soll dem Ortskern durch entsprechende Schutzbestimmungen bewusst erhalten werden.

*Aufstockungen* können zugelassen werden in den Nord-Süd laufenden Strassenzügen der Hauptstrasse, Burgstrasse, Sandstrasse sowie der Bahnhofstrasse. Sie sind zu vermeiden in den Ost-West lau-

fenden Strassenzügen, welche geringeren Baulinienabstand aufweisen und wo durch das Aufstocken der einen Strassenseite die andere wesentlich beeinträchtigt würde (Sonneneinfall).

Gegen eine Aufstockung überhaupt sprechen die Verhältnisse bei Einspännerbauten, jene schmalen Hausparzellen, die pro Geschoss nur ein Zimmer nach der Strasse und zum Teil enge Treppenhäuser aufweisen.

Einen Sonderfall bildet der *Kirchweg*. Sein heutiger Reiz liegt in der weitgehend einheitlichen Gestaltung der nicht allzu hohen Häuser sowie in einigen typischen Glarner Giebelbauten. Diese Vorzüge könnten sehr leicht durch bauliche Veränderungen zerstört werden.

Weitere Gefährdung der Bebauung von 1861 sind zu befürchten durch *Ladeneinbauten*. Sie können nirgends untersagt werden, dagegen ist ein strengerer Maßstab an ihre architektonische Gestaltung zu legen.

*Umbauten*. Auch sie sind architektonisch besonders sorgfältig durchzuführen.

*Aufstockung*. Wird eine mässige Aufstockung zugelassen, so ist dieselbe dem Ausbau von Zimmern mit Dachlukarnen sowohl vom ästhetischen wie auch vom gesundheitlichen Standpunkt aus vorzuziehen.

*Verbauung der Höfe*. Hier ist das Baureglement entsprechend zu ergänzen, damit ein zu weitgehender Ausbau, welcher die Brandgefahr erhöhen und die Wohnhygiene schmälern würde, unterbunden werden kann. Auch besteht die Gefahr, dass aus bescheidenen Kleingewerben sich industriearartige Unternehmen entwickeln, die nicht in einen Binnenhof gehören.

Die gleiche Aufmerksamkeit erheischt der weitere Ausbau und die *Gestaltung der rückwärtigen Seite der Reihbauten der Burgstrasse und anderer*.

b) *Altquartiere*: Es ist früher auf die architektonischen Vorzüge im gesamten und einzelnen hingewiesen worden.

Hier besteht vor allem die Gefahr der Einbauten und rückwärtigen Anbauten, welche aus ursprünglich locker bebauten Quartieren solche von allzu grosser Ausnützung werden lassen. Den Rückseiten der Wohnbauten gehen in steigendem Mass Licht und Luft verloren, und es entstehen schliesslich Bautenkomplexe, die wegen der im Laufe der Jahrzehnte investierten bedeutenden Summen nur schwer zu sanieren sind.

c) *Neue Baugebiete*: Grundsätzlich ist der Schutz der bereits bestehenden *Wohngebiete* vor zu dichter Ueberbauung, wie sie sich durch nachträgliches Einfügen von Kleinbauten usw. ergibt, anzustreben. Durch Aufstellen von Minimalabständen von Hauptbauten zu Nebenbauten, durch Festlegen von Grenz- und Gebäudeabständen, durch Verbot von Aufstockungen sind klare Verhältnisse zu schaffen.

Für neu zu erschliessende Wohngebiete ist vorzusehen: Ruhige Lage abseits des Durchgangsver-

kehr, Schutz vor Störung durch Industrie und Gewerbe. Windschutz und gute Besonnung, gute Verbindung mit Ortszentrum.

## 2. Zone für öffentliche Bauten

Unter dieselben fallen:

- a) Die heute bereits von öffentlichen Bauten eingenommenen Grundstücke.
- b) Gelände, das vorsorglich für den Bedarf an weitem öffentlichen Bauten bereitgestellt oder in Aussicht genommen wird.

Wichtig ist vor allem auch der Schutz der bestehenden Anlagen vor schädigenden Veränderungen in der nächsten Umgebung. Bei bestehenden Bauten ist ferner auf die Möglichkeit späterer Erweiterungen zu achten.

Als besonderes Problem stellt sich zurzeit die Unterbringung der Kantonalen Heil- und Pflegeanstalt. Dass sich für dieselbe keine andere Möglichkeit als der Standort im *Buchholz* ergibt, scheint erwiesen. Dagegen dürften die Interessen der Gemeinde doch noch besser studiert werden, ist doch das *Buchholz* das einzige Gebiet, in dem noch Gewerbe und Industrie Platz finden könnten und wo die Führung einer Umgehungsstrasse für schweren Lastverkehr möglich zu machen ist.

- c) Grünanlagen für Sport, Spiel und Erholung

Der *Sportplatz*

für die Schule ist nach vielen Studien hinsichtlich Standort und Grösse am südwestlichen Rand der heutigen Bebauung erstellt worden. In seine Nähe kommt nun voraussichtlich auch eine neue Schulanlage für Primarklassen.

Ebenso wichtig ist die Vorsorge für Spielplätze der Schuljugend in günstiger Verteilung im Ortsbild. Die heutigen Gefahren der Strasse mit ihrem grossen Automobilverkehr lassen diese Aufgabe als dringlich erscheinen.

## 3. Industrie- und Gewerbezone

Auf ihre Bedeutung und die noch vorhandenen Möglichkeiten ist bereits hingewiesen worden. Bestimmungen, die für ihren Ausbau aufgestellt werden, sollen nicht allzu einschneidend sein, damit die betreffenden Betriebe sich entwickeln können. Prinzipiell sind aus einer Industriezone Wohnbauten auszuschliessen.

Die Lage der Zone soll derart sein, dass Wohngebiete, öffentliche Anstalten und dergleichen möglichst vor Rauch-, Geruch- und Lärmbelästigungen geschützt sind.

Eine selbstverständliche Voraussetzung bildet der Anschluss des Gebietes an die öffentlichen Verkehrsmittel, Bahn oder Strasse, sodann der Schutz landschaftlicher Schönheiten und Vorzüge vor Beeinträchtigung durch das Industriegebiet.

Ein Gewerbegebiet an höchster Stelle des Zuges der Landstrasse zwischen Glarus und Netstal scheint aus Gründen des Landschaftsschutzes, der Erhal-

tung der landwirtschaftlichen Zone und des Schutzes der südlich gelegenen Wohngebiete nicht erwünscht.

## 4. Uebrigtes Gemeindegebiet

*Allgemeines.* Es besteht ein grosses öffentliches Interesse an Schutz und Erhaltung des landwirtschaftlichen Gebietes, was speziell die Kriegszeit deutlich vor Augen geführt hat.

*Tagwensgebiet* (Eigentum der Bürgergemeinde)

Zum Glück ist die Tagwensgemeinde Eigentümerin sehr wesentlicher Teile, so dass Schwierigkeiten, wie sie andernorts bei der Erhaltung landwirtschaftlicher Gebiete auftraten, weniger Bedeutung haben. Durch Kauf und Abtausch kann das landwirtschaftliche Gebiet arrondiert werden. Es spielt auch im Landschaftsbild eine wesentliche Rolle, besonders wenn auch sein Baum- und Buschbestand zweckmässig geschont und unterhalten wird, und wenn statt Eisenfrieden bestehende Lebhähe sorgfältig gepflegt oder neu gepflanzt werden.

*Privatgebiet*

Wo jetzt landwirtschaftlich genutzte Liegenschaften in den Bereich des Baugebietes gelangen, steigen sie im Preis, da sie als Bauland begehrt sein werden. Soll dieses Gebiet nicht überbaut werden, so muss die Gemeinde durch rechtzeitigen Ankauf sich die Verfügung über dasselbe sichern.

Aber auch weiter abseits gelegene Privatgrundstücke können der Ueberbauung zum Opfer fallen, falls ihre Eigentümer aus irgendwelchen Gründen sie nicht mehr weiter landwirtschaftlich nutzen wollen. So entstehen wilde Baugebiete, die für die Gemeinde sehr kostspielig werden, erfordern sie doch meistens lange Werkleitungen und lassen sich kaum organisch in den Gesamtbebauungsplan einfügen.

## D. Verkehr

a) *Durchgangsverkehr.* Die nun schon seit Jahren ständig wachsende Zahl der in der Schweiz immatrikulierten Motorfahrzeuge bestätigt, dass der Prozess der Verkehrsvermehrung noch keineswegs abgeschlossen ist.

Die Einwirkungen des Durchgangsverkehrs werden sich immer unangenehmer spürbar machen; heute muss daher unbedingt versucht werden, zum mindesten den Durchgangs-, Schwer- und Lastverkehr an die Ortsperipherie zu verweisen. Der stetig steigende Verkehr erfordert dringend, dass sowohl zum Schutze der Ortseinwohner als auch für die reibungslose Führung des Durchgangsverkehrs die bisherigen Trassen der Kantonsstrasse an der nördlichen Einfahrt in das Gebiet der Gemeinde Glarus auf der Strecke Höhe - Spielhof ausgebaut werden. Ein entsprechendes Projekt der Kantonalen Bau- und Verkehrsverwaltung ist in Vorbereitung begriffen.

Vor solch kostspieligen, landfressenden Projekten schreckt der Bürger bei uns wie anderswo zurück. Inzwischen werden als Notlösung die alten Ortschaften aufgerissen und durchbrochen, wobei manch schönes, altvertrautes Strassen- und Häuserbild geopfert werden muss.

Zu prüfen ist weiter, wie der Verkehr vom Ortszentrum gegen Westen in der Richtung Sackberg - Klöntal geleitet werden soll. Die Strasse im Zuge Sand - Schützenhaus erscheint dazu geeigneter, weil sie die unübersichtliche Umfahrung der Kirche und die Störung der letztern vermeidet.

Längs der heutigen Kantonsstrasse Glarus - Netstal ist speziell bei der Erschliessung neuer Bauquartiere darauf zu achten, dass so wenig Querstrassen als möglich in die Landstrasse eingeführt werden, um die Gefahrenpunkte für sämtliche Quartierbewohner und den Durchgangsverkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Die unumgänglich nötigen Einmündungen sind so übersichtlich zu gestalten, dass die Kollisionsgefahr auf das geringste Mass herabgesetzt wird. Dies sind alles Massnahmen, die nur in engster Zusammenarbeit mit der Kantonalen Baudirektion durchgeführt werden können. Die Grenzabstände, wie sie noch vor kurzem auf der Höhe längs der Kantonsstrasse für genügend befunden wurden, sind schon heute weit überholt.

Steigungsarme, vor dem motorisierten Verkehr geschützte Fussgänger- und Radfahrerwege oder -Streifen (Trottoirs) sind zwischen Glarus und den benachbarten Ortschaften unumgänglich. Zwischen Glarus und Ennenda erfüllt der Volksgarten diese Funktion, ebenso der sogenannte Sommerweg nach Netstal, obschon dieser heute wegen der kürzeren Verbindung durch die Landstrasse weniger begangen ist als früher. Die Verbindung mit den günstigsten Steigungsverhältnissen führt über Leuzingen nach Netstal.

b) *Innenverkehr.* Im Innenverkehr ist die Ausgestaltung einzelner Kreuzungen zu verbessern, z. B. durch stärkere Ausrundung der Trottoirs. Die Sicherheit im Verkehrsablauf ist durch Einführung einer Anzahl von *Einbahnstrassen* zu erzielen, z. B. längs der Hauptstrasse, zwischen Gemeindehaus - Schweizerhof, im Kirchweg usw., wie dies im Strassenplan angedeutet ist. Sind auch heute, vielleicht mit Ausnahme an der Landgemeinde, noch genügend *Parkierungsmöglichkeiten* vorhanden, so wird doch, um einer kommenden Strassenverstopfung vorzubeugen, in einem nicht zu fernem Zeitpunkt zu überlegen sein, ob nicht z. B. in der Hauptstrasse das Parkieren nur noch auf einer Strassenseite zu gestatten und an anderen Stellen wegen der Unübersichtlichkeit überhaupt zu untersagen sei. Zusammen mit der aus ästhetischen Gründen unumgänglichen Umgestaltung der Spielhofanlage ist dort ein richtiger Parkplatz im Baum Schatten anzulegen. Als grosse Reserve steht schliesslich immer noch der nördliche Teil des Zaunplatzes zur Verfügung ohne Beeinträchtigung der Schule. Durch die Reduktion des Trottoirs längs des Volksgartens auf einen schmalen Sicherheitsstreifen ist eine Verbreiterung des Kirchweges und des



Abb. 7. Schutzwürdige Bauten in der Altquartierzone von Glarus.



Abb. 8. Beispiel einer schlechten Anpassung an das Dorfbild.

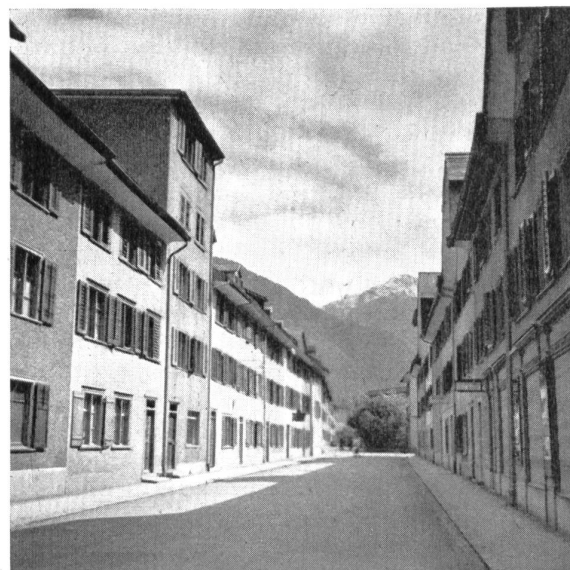


Abb. 9. Gefahren der Aufstockung: Die Harmonie des Strassenbildes ist zerstört.

heute zu schmalen westlichen Trottoirs anzustreben.

Diese Regelungen, die zum Teil sofort zu realisieren sind, zum Teil aber eine Planung auf längere Sicht bedeuten, haben zum Zweck:

1. Erzielung der nötigen Flüssigkeit für den Durchgangsverkehr;
2. Schutz der Ortseinwohner vor Verkehrsunfällen;
3. Reduktion der Lärmeinwirkungen (Last- und Carsverkehr).

Allerdings ist Punkt 2 nur dann zu erreichen, wenn die nötigen Spielplätze errichtet werden, um die spielenden Kinder von der Strasse wegzubringen.

### *E. Schutz und Pflege des Orts- und Landschaftsbildes*

Die Schönheit eines Ortsbildes ist nicht allein abhängig vom Vorhandensein eigentlicher Bau- denkmäler, schöner öffentlicher Bauten und einer grossen Anzahl architektonisch hervorragender Privatbauten. Sie wird ebensowohl oder vorwiegend bestimmt durch das gute bauliche Niveau der grossen Menge der übrigen Bauten; es besteht nun gerade darin der grosse Vorzug des nach 1861 wiedererstandenen Glarus, dass seine Strassen und Gebäude dieses Niveau haben. Sie verdanken dies einmal der Tatsache, dass sie im Rahmen eines guten Gesamtplanes und sehr einheitlich durchgebildet sind; sodann schöpfte jene Zeit aus der klassischen Bautradition, die im Stande war, einem Stadtbild Ruhe, Würde und Zurückhaltung zu verleihen, was der Laie heute oft zu Unrecht als Langeweile empfindet. Man sieht an der Gestaltung der Türen und Fenster, der Ladenbauten und an der Gliederung der Stockwerke, der Dachvorsprünge, an der Art und Weise, wie auch die einfachsten und scheinbar nebensächlichsten Dinge nicht vernachlässigt wurden den Einfluss Sempers.

Es sind dadurch Platzbilder, wie dasjenige des Rathaus- und Gerichtshausplatzes (Spielhof) entstanden, die in ihrem heutigen Bestand geradezu schutzwürdig sind. Es ist sehr bedauerlich, dass gerade in neuester Zeit durch teilweise schlechte Ladeneinbauten und unerfreuliche Eingriffe überhaupt eine starke Beeinträchtigung erfolgt ist. Auch bei den Altquartieren kündigt sich in den letzten Jahren da und dort eine Verschlechterung des alten Baubestandes an. Es wäre ausserordentlich zu bedauern, wenn vor solchen Eingriffen der ehrwürdige Zaunplatz, die historische Stätte der Glarner Landsgemeinde auch heute noch nicht geschützt werden könnte. Sowohl der Umbau der Apotheke als Abschluss der nördlichen Giebelreihe, wie auch die Veränderungen, welche die gewerbliche Nachbarschaft östlich des Schulhauses in frühern Jahren brachte, sollten genügend zu bedenken geben.

Wichtig ist, dass die Ostseite, deren Bild vorwiegend noch durch die vorhandenen Gärten bestimmt wird, keine Veränderung erleidet. Es sollte der Weg gefunden werden, durch Ziehung einer

genügend breiten Baulinie auf der Zaunseite einen Streifen für alle Zeiten vor Ueberbauung zu schützen, damit der heute bestehende, schöne Abschluss durch die Baumkronen der Gärten erhalten und noch verbessert werden kann.

Südlich des Zaunplatzes, im «äussern Zaun», steht die bekannte Häuserreihe mit den zehn Glarner Giebeln vom Anfang des 19. Jahrhunderts. Was nachher folgt, ist ein Beispiel für unüberlegtes Bauen ohne jede Gesamtplanung. Es entstanden durcheinander Wohnungen, Magazine und gewerbliche Bauten, an welche als Verlegenheitslösung später die Handwerkerschule angebaut werden musste.

Vielfach sind in die einfachen Einfriedungen, Mauern oder Zäune, spätere öffentliche Anlagen, wie Hydranteneinbauten usw., nicht mit dem nötigen Verständnis eingefügt worden.

Ein besonders wichtiges Kapitel bilden Schutz und Pflege der Grünanlagen und des Baumbestandes. Anderwärts besteht die Schönheit öffentlicher Anlagen und Baumalleen in der Wirkung der mächtigen Baumkronen, die sich frei entfalten können. Im Gegensatz dazu werden bei uns Baumkronen, kaum haben sie eine gewisse Grösse erreicht, bereits wieder beschnitten oder überhaupt zum Verschwinden gebracht. Bei der Erweiterung des Schützenhauses konnten die Architekten die Baukommission nicht überzeugen, dass auf der Nordseite das Platzbild durch die Pflanzung eines oder mehrerer Bäume wesentlich gewinnen könnte. Andernorts werden die Parkplätze mit Bäumen bepflanzt, in deren Schatten der Automobilfahrer mit Vorliebe seinen Wagen stellt (letztes Beispiel Zürich Uraniaplatz).

So unterbleibt auch bei Neuanlage von Wohnquartieren das vorsorgliche Einfügen eines Sitzplatzes mit Bäumen, die für die ganze Umgebung den gegebenen Ruhe- und Schattenplatz ergäben.

Noch viel weniger sind die Grünhecken beliebt, die ein so wertvolles Mittel der gärtnerischen Gestaltung und Gliederung sind. So sind verschwunden die Grünheckeneinfassungen des Volksgartens und der kleinen Anlage auf dem Gerichtshausplatz. Mögen sie auch mehr Unterhalt erfordert und hier und da Lücken und Beschädigungen aufgewiesen haben, so wären sie doch unvergleichlich schöner als die Röhrenfriede oder das üble Schmiedeisen- gitter, durch die sie ersetzt worden sind.

Es ist schon früher auf die Bedeutung des Burg- hügels als Grünanlage hingewiesen worden. Seine Wirkung im Ortsbild kann er nur beibehalten, wenn seine Hänge möglichst von Bebauung frei bleiben.

### *Bebauungsplan als Richtplan*

Der Bebauungsplan klärt ab, welche Gebiete entsprechend der Bautätigkeit nach und nach als Baugebiete erschlossen werden sollen und welche Gebiete von Bebauung frei zu halten sind. Bei bestimmten Parzellen wird es sich dabei mehr um temporäre Massnahmen im Sinne von Landreserven,

z. B. für später zu errichtende öffentliche Bauten handeln oder um eine vorsorgliche Ausscheidung bis zur definitiven Abklärung einzelner Fragen, wie bei der Durchführung der Umgehungsstrasse im Buchholz. Aus anderen Regionen sind Bauten überhaupt auf die Dauer fernzuhalten (siehe Landwirtschaftszone).

Bei der Lenkung der weiteren Bebauung ist anzustreben, eine wilde Verzettelung von Häusern, z. B. längs der Riedernstrasse, zu unterbinden. Damit soll ein unorganisches Zusammenwachsen mit Glarus vermieden und die dringend nötige Zäsur durch einen breiten grünen Streifen landwirtschaftlichen Gebietes zwischen diesen beiden Siedlungen sichergestellt werden. Trotzdem hier die Verhältnisse viel kleiner sind, ist doch auf das in jeder Beziehung unerwünschte Zusammenwachsen einer Grosszahl von Zürichseegemeinden als Gegenbeispiel hinzuweisen. Zwischen Glarus und Netstal wird noch für längere Zeit diese Frage keine Rolle spielen, doch darf sie auch an dieser Stelle nicht aus den Augen gelassen werden.

Der Bebauungsplan selber, der für die nächste Zeit die Richtlinien für die Entwicklung in grossen Zügen enthält, darf nicht als starres Instrument gehandhabt werden. Wenn er wirklich die Entwicklung in gesunde und organische Bahnen lenken soll, so muss er elastisch bleiben. Beim Auftreten neuer, heute noch nicht erkennbarer Aufgaben und Anforderungen sind diese unter Berücksichtigung des gesamten Planes zu prüfen und in diesen so einzufügen, dass eine optimale Lösung nicht nur für das einzelne Problem, sondern für das gesamte Gemeinwesen entsteht, — im Gegensatz zu der in den letzten Dezennien zu beobachtenden, schädlichen Tendenz, jedes Projekt einfach da unterzubringen, wo es sich nach dem Gesetz des kleinsten Widerstandes momentan am besten machen lässt.

#### F. Bauordnung

Die Gemeinde Glarus besass bisher ein ziemlich umfangreiches Baureglement, welches zur Hauptsache das Verfahren bei Baugesuchen regelte und im übrigen zahlreiche technische Bestimmungen über Sicherheit, Feuer- und Gesundheitspolizei und technische Details für Kanalisation, Trottoirs und Strassen enthielt. Es besteht nun die Absicht, in einer neuen *Bauordnung* den modernen Ansprüchen Rechnung zu tragen und daneben ein bereinigtes Reglement mit den Vollzugsvorschriften und dem ganzen technisch praktischen Anhang zu belassen.

Im Jahre 1952 ist ein kantonales Baugesetz erlassen worden, welches den Gemeinden das Recht gibt, Bauordnungen aufzustellen, ihr Gebiet mittelst des Zonenplanes in Zonen verschiedener Nutzung einzuteilen, und welches ausserdem die notwendigsten baupolizeilichen Bestimmungen enthält. Somit können Bauordnung und Baureglement entlastet werden und haben die gesetzliche Grundlage erhalten.

Der Vorschlag der Architekten geht dahin, das Wiederaufbaugebiet von 1861 (das sogenannte

Carrégebiet) als gesonderte Zone zu behandeln, ebenso die beim Brande stehen gebliebenen Altquartiere. Ihnen gegenüber stehen die Wohnzonen der neuen Bauquartiere. Vom alten ausführlichen Baureglement des Wiederaufbaues fehlt jede Spur, in den späteren Reglementen haben sich davon nur einige wenige Bestimmungen für die Carrébauweise erhalten. Es ist nun ein Anliegen der neuen Bauordnung, die architektonischen Qualitäten des wiederaufgebauten Stadtkerns in ihrem baulichen Bestand zu schützen und für die alten Teile sowie für die neuen Bauquartiere eine gesunde, bauliche Entwicklung einzuleiten.

Wichtiger als diese technischen Detailbestimmungen wird aber sein, dass aus der Bauordnung der klare Wille zu einer systematischen baulichen Entwicklung der Gemeinde in organisatorischer und ästhetischer Beziehung hervorgeht. Dies setzt jedoch voraus, dass in einem umgearbeiteten Reglement die richtlinienmässigen Gesichtspunkte und die mehr technischen Vorschriften eindeutig auseinandergehalten werden.

#### G. Nächste Aufgaben

Die mit dem vorliegenden Bericht eingereichten skizzierten Projektpläne geben lediglich eine erste Uebersicht über die im Bebauungsplan abzuklärenden Fragen. Sie bilden den Ausgangspunkt für die in eingehendem Detailstudium und in ständiger Fühlungnahme mit den Behörden noch aufzustellenden definitiven Pläne (Bebauungsplan mit genereller Angabe der Bebauung und Eintragung des Strassennetzes für zukünftige Neuquartiere, Zonenplan und Baulinienplan). Die beiden letzteren sind zusammen mit der neuen Bauordnung von der Gemeindeversammlung zu genehmigen, um ihnen Rechtskraft zu verleihen.

Die Baukommission sollte durch Zuzug eines qualifizierten und unabhängigen Fachmannes erweitert werden, der keineswegs Mitglied des Gemeinderates zu sein braucht, der aber mit Stimmrecht zu allen Sitzungen einzuladen wäre. Dadurch würde die Kommission laufend über die Konsequenzen, die die einzelnen Beschlüsse für den Bebauungsplan und die bauliche Entwicklung der Gemeinde haben, fachlich orientiert, eine Lösung, die an anderen Orten bereits mit gutem Erfolg eingeführt worden ist.

#### H. Schlussbemerkungen

Es gibt kaum eine dankbarere Aufgabe, als eine Ortschaft, deren Wiederaufbau aus einem Guss entstanden ist, in ihrer baulichen Weiterentwicklung zielbewusst zu lenken und selber schöpferisch an einer zweckmässigen und schönen Gestaltung des Heimatortes mitzuarbeiten. Allerdings ist dazu ein Unterordnen der immer vorhandenen Einzelinteressen unter diejenigen der Gemeinschaft erforderlich, und ebenso ist ein starker Wille nötig, um ungeachtet der auftauchenden Hindernisse den geraden Weg zu dem als richtig erkannten Ziel zu beschreiten.