



JAHRESHEFT 2014

DER KANTONALEN DENKMALPFLEGE



KANTON BASEL-LANDSCHAFT

**Amt für Raumplanung
Kantonale Denkmalpflege
Rheinstrasse 29
4410 Liestal
Telefon 061 552 55 80
e-mail denkmalpflege@bl.ch
www.bl.ch/denkmalpflege**

INHALT

1. RÜCKBLICK UND AUSBLICK S. 5
Brigitte Frei-Heitz, Kunsthistorikerin lic. phil. I
2. ZUR RENOVATION DES JUNDT-HUUS IN GELTERKINDEN S. 11
Philippe Allemann, Architekt MA FH
3. LITURGISCHES KIRCHENGERÄT IM BEZIRK LAUFEN –
EINE DOKUMENTATION S. 19
Sibil Buschauer, Dokumentalistin lic. phil. I
4. YOU DON'T NEED A HORSE TO FILL A BARN –
CARPORTS UND ALTERNATIVEN S. 27
Lilo Münch, dipl. Ing. Architektin HbK
5. EIN EINBLICK IN DIE DOMSANIERUNG: DECKENSICHERUNG S. 35
Walter Niederberger, Dr., dipl. Architekt ETH
6. WEITERBAUEN AM SUNDGAUERHOF S. 44
Florian Rauch, dipl. Ing. Architekt TH SIA
7. BEDINGNISHEFT AUS DEM HAUS MARTIN IN BÖCKTEN,
ENDE 19. JAHRHUNDERT S. 58
Jakob Steinmann, Zimmermann

4. YOU DON'T NEED A HORSE TO FILL A BARN – CARPORTS UND ALTERNATIVEN

Vier hölzerne Pfosten auf rostfreien, im Fundament vergossenen Pfostenankern, dazwischen aufgespannt 20 Quadratmeter Pflasterung, acht aussteifende Knaggen unter dem Flachdachdeckel, hölzerne Haupt- und Querträger als Deckenkonstruktion, Dachaufbau aus Seekiefer-Mehrschichtplatte, in der Untersicht sichtbar belassen, Kautschukfolie mit Granulat für die extensive Begrünung, Dachrandausbildung mit Stirnbrettern und Blechabdeckung mit Tropfkantenprofil, kupfernes Regenfallrohr mit gebogenem Auslauf, entlang eines Pfostens geführt.

Carport

Sie haben ihn vor Augen? Wie hier exemplarisch in einer der häufigsten Ausführungen beschrieben, ist der Carport eine alltägliche Erscheinung im ländlichen wie suburbanen Siedlungsraum. In geschützten Dorfkernen jedoch ist er ein Fremdkörper.

Seiner Verbreitung liegt das berechtigte Interesse von Autobesitzern zugrunde, auf dem eigenen Grundstück eine möglichst ökonomische Lösung zu finden, eine Sparversion der Garage, für mehr Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen und beim Be- und Entladen des Autos, wenn es regnet, Schnee liegt oder Frost herrscht.

In der Summe der individuellen Interessen entstehen für die Dorfgemeinschaft im von ihr geschaffenen Ortsbild jedoch Objekte, die sich durch ihre ortsfremde Typologie und meist geringe architektonische Qualität deutlich von den traditionellen Bauten unterscheiden. Denn Carports sind offene Strukturen, denen, selbst wenn Material und Konstruktionsweise herkömmlich sind, etwas Wesentliches zum Gebäude fehlt: die Hülle.

Hüllen spielen im historischen Ortsbild des Bauerndorfs eine tragende Rolle: Neben den hell verputzten steinernen Wänden der Wohnhäuser, der Ställe und Tenngiebel sind es die grossflächigen Dächer und Brettverkleidungen von Lauben, Ökonomiebauten und Schöpfen, die das Dorfbild prägen. Beide, Ziegelflächen und Holzflächen, bestehen aus einer lediglich 2 Zentimeter dünnen Materialschicht, die auf kräftig dimensionierten Zimmermannskonstruktionen aus Tannen- oder Eichenholz aufgebracht ist. Die Hüllen haben selbst keinerlei Dämmfunktion, erst mit dem durch sie umschlossenen Luftraum wird eine Dämmwirkung erzielt. Sie bieten vor allem den notwendigen Regen-, Wind- und Sichtschutz. Die vertikalen Flächen der Verbretterungen und Lattungen garantieren durch den hohen Fugenanteil eine konstante Durchlüftung des Innenraums. Die ziegelgedeckten Schrägdächer bilden eine zwar luftdurchlässige, aber regendichte Dachhaut, da die Neigung der Dachziegel das Wasser schneller ablaufen als in das poröse Tonmaterial einsickern lässt.



Der heutige Standard-Carport: eine unverhüllte Zimmermannskonstruktion, vor dem Wohnhaus abgestellt, formal davon völlig unabhängig – das Gegenteil zur ursprünglichen Idee des Carports als – auch gestalterisch – bescheidene Alternative zur Garage
Diese alten Schöpfe verwahren Autos so gut wie anderes Lagergut

Die Verhüllung lässt kein Bauteil aus. Da die Überdachung der beste konstruktive Holzschutz ist, sind alle Volumen und Bauteile überdeckt. Und da alles Lagergut im landwirtschaftlichen Betrieb wertvoll ist und geschützt werden muss, sind alle Strukturen umschlossen. Im Ergebnis entstehen gerade durch die Verhüllungen die für Baselbieter Bauerndörfer charakteristischen einfachen, geschlossenen Volumen, die grossflächigen, oft zierreichen Holzflächen und die riesigen, prägnanten Dächer.

Gehen wir zurück zum Carport, der blosser Struktur, also im Sinn der ortstypischen Bauweise, ein Rohbau, ein unfertiges Gebäude ist. Verhüllt man ihn mit einer Latung, ergänzt ihn um ein Tor und ersetzt man den Flachdachdeckel durch eine Schrägdachkonstruktion mit dünner Dachhaut, verwandelt sich der Carport in einen Autoschopf.

Schopf

Im Vergleich zum Carport bietet der Autoschopf dem Autobesitzer erhebliche Zusatznutzen: besseren Witterungsschutz, Schutz vor Beschädigung und Diebstahl, Nichteinsehbarkeit, Hängeflächen für Autozubehör und Gerätschaften, eventuell zusätzliche Lagerflächen auf dem Zwischenboden unter dem Dach.

Auch für das Ortsbild ist der Autoschopf ein Gewinn, denn gerade die typischen Schopfbauten verschwinden nach und nach von der Ortsbildfläche. Sie sind aufgrund ihrer einfachen Bauweise meist ohne Substanzwert und unterliegen keinem Schutz. Als wichtiges Element der dörflichen Bebauung sind sie jedoch von historischer Relevanz und noch immer beispielhaft als Methode, Gerätschaften und Material aller Art auf einfache Weise zu versorgen.

Es stellt sich die Frage, warum die vorteilhafte Lösung «Autoschopf», die sowohl den privaten wie den öffentlichen Interessen gerecht wird, den Carport nicht unattraktiv erscheinen lässt.

Einer der Gründe ist in der geltenden Gesetzgebung zu finden: Gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) sowie der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) gelten für (allseits offene) Carports und Garagen (umschlossen, mit Tor) unterschiedliche Regelungen bezüglich deren gefordertem Abstand zur Strasse.^{7,8}

So müssen Garagen mit direkter Ausfahrt auf die Strasse mindestens 5 Meter hinter der Strassenlinie liegen, damit davor geparkt werden kann, um das Garagentor zu öffnen. Im Hintergrund steht dabei die Sorge um die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer. Allseits offene Carports dagegen können bis an die Baulinie, also näher an die Strasse herangebaut werden, da kein Halt notwendig ist, um in den offenen Carport hineinzufahren. Konkret bedeutet dies für Eigentümer, dass dieser weiter weg vom Haus platziert werden kann und damit mehr private Fläche verbleibt zwischen Haus und Strasse – ein nicht zu unterschätzendes Argument.



Das RBG datiert aus dem Jahr 1998. Inzwischen werden Garagentore zunehmend per Fernbedienung aus dem Auto heraus geöffnet, sodass auch bei geschlossenen Garagen ein Halt davor nicht mehr nötig ist.

2009 wurde durch einen Baselbieter Landrat eine Motion eingereicht, mit dem Ziel, RBG und RBV anzupassen und die strenge 5-Meter-Abstandsregelung für Garagen zu lockern.⁹ Die Regierung hatte eine entsprechende Vorlage ausgearbeitet und überwiesen. Letztlich scheiterte die Vorlage wegen Sicherheitsbedenken sowie der eingeschätzten Marginalität des Problems an der vorbereitenden Kommission des Landrats. Aus Sicht der Ortsbildpflege ist dies bedauerlich, für den Schutz der Baselbieter Dorfbilder wäre die Gesetzesänderung eine grosse Hilfe gewesen. So bleibt als rechtliches Instrument §113, Absatz 33,¹⁰ für Ausnahmefälle und in allen anderen Fällen Überzeugungsarbeit.

Ein weiterer Grund für die Bevorzugung des Carports gegenüber dem Autoschopf mag in dem Bedürfnis von Eigentümern und Planenden liegen, Zeichen des Wandels und der heutigen Zeit zu setzen in einem historisch geprägten Umfeld. Bauerndörfer sind eben keine Bauerndörfer mehr. Sie haben sich innerhalb der letzten Jahrzehnte kontinuierlich zu Wohn- und Schlafdörfern gewandelt. Da das tägliche Leben und vor allem das Arbeiten längst auch ausserhalb des Dorfs stattfindet, braucht man ein Auto, um mobil zu sein,



Verhüllung ja, aber so? Ein traditionell mit Brettern verhülltes Volumen, ein «Autoschopf» (s. a. Gebäude im Hintergrund), ist aus zonenrechtlichen Gründen in dieser Gemeinde in der Kernzone nicht möglich: «Nicht gestattet sind ... freistehende oder angebaute Garagen» (§24 ZRS). Ein flachdachgedeckter Carport (allseits offen) ist jedoch regulementskonform. Die nachträglich ergänzte Vorhanglösung – bestenfalls eine innovative Auslegung des Zonenreglements, ist im Ergebnis jedoch ein kuriose, unschöner Blickfang vor dem ansonsten ortstypischen Gebäudeensemble der Kernzone

und einen Ort, möglichst nahe am Haus, um es abzustellen. Wird der Carport gerade wegen seiner Artfremdheit als willkommene Zutat in einer veränderten, von Mobilität geprägten Dorfgemeinschaft betrachtet?

Dazu ist Folgendes zu bemerken: Die Bauten der Bauernhöfe sind teilweise 400 Jahre alt. Holzkonstruktionen und Bruchsteinmauern haben sich, wenn sie gepflegt wurden, bis heute erhalten und können dies noch weitere Jahrhunderte tun (im Vergleich dazu wird einem Neubau aus dem 21. Jahrhundert lediglich eine Lebensdauer von 50 Jahren prognostiziert). Die verwendeten Materialien und die Handwerkstechniken gehören genauso zum kulturellen Erbe wie die Art und Weise, Innen und Aussenräume zu formen. Wie beispielsweise Ökonomiebauten und Wohnbauten miteinander verbunden werden, entwickelt sich innerhalb von Generationen, und dabei bilden sich typische Dorfstrukturen und Formensprachen heraus, die zur gebauten Identität einer Region beitragen. Deshalb unterscheiden sich Bauernhöfe im Oberbaselbiet von denen im Berner Oberland oder im benachbarten Schwarzwald, obwohl die topografischen und klimatischen Verhältnisse durchaus vergleichbar sind. Eines ist jedoch allen gemeinsam: das grundlegende Prinzip der Ökonomie. Der ökonomische Umgang mit Materialien und Arbeitskraft, also mit den zur Verfügung stehenden und nicht beliebig vermehrbaren Ressourcen ist das Wesen der bäuerlichen Wirtschaftsweise wie der Bauten.

Dieses Prinzip wurde nach dem Zweiten Weltkrieg in der Zeit des Wirtschaftswunders vernachlässigt. Erst mit der ersten Ölkrise setzte ganz allmählich die Rückbesinnung auf nachhaltiges Wirtschaften wieder ein. Die Bauten der Bauerndörfer haben diese Zeit weitgehend unbeschadet überstanden dank ihrer Dauerhaftigkeit und der Flexibilität, die durch vielfältigste Lebensweisen vieler Generationen nachgewiesen ist.

Wenn also heute nachhaltiges Denken und Sparen von Ressourcen beschworen wird, so lohnt sich ein Blick auf diese Bauerndörfer. Werden sie weiter erhalten und gepflegt, können sie auch kommenden Generationen als Beispiel par excellence für Dauerhaftigkeit und Wandel dienen.

Es ist im Gegensatz dazu gewiss nicht der flachdachgedeckte Carport, der diese Rolle übernehmen kann. Für seine Legitimation wird gerne Frank Lloyd Wright zitiert: *«A car is not a horse, and it doesnt need a barn.»* Ihm wird in Zusammenhang mit dem Bau der Usonian Homes die erstmalige Verwendung des Begriffs Carport zugesprochen, allerdings für ein weit auskragendes, schwebendes Dach ohne (!) Abstützung. Um die Bedeutung seiner Worte zu verstehen, ist es wichtig zu wissen, dass die Zeit, als die Autos noch nicht wetterfest waren und einer geschlossenen (und gar beheizten) Remise, in der auch das Benzin gelagert war, bedurften, damals noch nicht weit zurücklag. Die Reduktion der Garage auf ein Dach gleicht einer Emanzipation von allem, was an den Kutschenvorgänger erinnerte, inklusive Remise. Über die Wetterfestigkeit der Autos zu diskutieren, ist heute ähnlich spannend wie Flachdächer zu thematisieren als Zeichen



der heutigen Zeit. Deshalb wage ich es, 80 Jahre nach Frank Lloyd Wrights Worten, die Besonderheiten und Nöte des heutigen Baselbiets vor Augen, zu behaupten: You don't need a horse to fill a barn.

Tenne

Wo Ochsen, Pferde, Pflüge und Heuwagen untergebracht waren, standen später Traktoren und Mähdrescher. Und wo Traktoren und Mähdrescher standen,¹¹ kommen auch Autos unter, ganz ohne neue Bauten und ganz im Sinn des ökonomischen Prinzips und des nachhaltigen Denkens.

Die Tenngarage erfüllt alle Anforderungen, die vom privaten Autonutzer an eine Garage bzw. einen Autoschopf gestellt werden: voller Witterungsschutz, Schutz vor Beschädigung und Diebstahl, Nichteinsehbarkeit, Hänge- und Lagerflächen für Autozubehör und Gerätschaften.

Darüber hinaus werden die ortsbildpflegerischen Anliegen, die geschützten Baselbieter Kernzonen weitmöglichst zu erhalten und weiterzuentwickeln, berücksichtigt: Durch die Verlagerung der Stellplätze in die bestehenden Bauten werden die Vorplatz- und Hofstattbereiche von abgestellten Autos befreit, gleichzeitig werden die Ökonomiebauten im ursprünglichen Sinn, zumindest auf der Erdgeschossenebene, als Lagerfläche genutzt. Dafür ist kaum baulicher Aufwand erforderlich, entsprechend kann dies auch als temporäre Lösung in Betracht gezogen werden. Für Garagen unter 150 Quadratmetern Fläche (Platz für vier bis fünf Autos) sind wenige Brandschutzauflagen zu berücksichtigen, die in der Regel bereits mit dem Bestand (Brandschutzwand zum Wohnhaus)

Bei der Umnutzung des Ökonomiebaus wurde nur ein Teil des Volumens, hier der Dachraum, zu Wohnzwecken umgenutzt. Der Grossteil wurde im ursprünglichen Sinn als Lager weiterverwendet. Wesentliche, das Ortsbild prägende Elemente und Materialien werden damit bewahrt.

erfüllt werden können. Die Nutzung der Tenne als Stellplatz für Autos ermöglicht es zudem, die alten ortsbildprägenden hölzernen Tenntore, und damit nicht ersetzbare Substanz, zu erhalten.

Das Raumplanungs- und Baugesetz stellt keine Hürde dar für diese Lösung. Ein wichtiges Hemmnis, und das soll nicht verschwiegen werden, liegt in Form von alten Möbeln, Geräten und Vehikeln, die man irgendwann brauchen könnte, sowie längst Vergessenem zwischen Strohesten und Spinnweben im Dunkeln verhüllt.

Die raumplanerischen Forderungen des Kantons Basel-Landschaft nach Verdichtung des bestehenden Siedlungsraums korrespondieren mit dem Wunsch vieler Eigentümer, die bestehende Gebäudekubatur voll auszunutzen für Wohn- statt Lagerzwecke. Eine Weiter-nutzung des Erdgeschossbereichs der Tenne für das «Lagern» von Autos mag unter diesen Vorzeichen schwer nachvollziehbar sein.

Es ist jedoch zu beachten, dass die vollständige Umwandlung der Ökonomiebauten in Wohnbauten bedeutet, dass aus den dünnen Hüllen, die das Ortsbild prägen, hochge-dämmte, dicke Wände werden. Die Dachhaut wird ersetzt durch Dachbauteile, ergänzt um Dachaufbauten und Dacheinschnitte, die luftigen und zierreichen Holzverschalun-gen werden ersetzt durch Wände oder Verglasungen, Holztore werden transparent. Das Mass der anstehenden Umwandlung ist enorm. Es stellt sich die Frage, wie viel davon möglich ist, ohne den Bauten ihre Identität und Integrität zu nehmen.

Das Prinzip «Autos statt Traktoren» schafft nicht nur Lösungen für heute, sondern auch die Chance für kommende Generationen, wenigstens in Teilbereichen Originäres zu erleben und weiterzuentwickeln.

Fazit

Betrachtet man Autos als Fahrzeuge, die sicher und unter Rücksichtnahme auf das Orts-bild unterzubringen sind, dann existieren Alternativen zum Carport: bestehende oder neue Schopfbauten und leer stehende Ökonomiebauten.

Lediglich in einem Fall ist der Carport als Lösung nachvollziehbar: Wenn er als Vitrine begriffen wird für eine Objekt, das nicht versteckt, sondern im Gegenteil exponiert werden soll. Ein durchaus legitimes Bedürfnis, nicht unähnlich der Kombination aus Mist-stock und Bauerngarten, die sich beide immer im Aussenarbeitsraum, dem Vorplatz-bereich befanden: der Miststock, dessen Grösse Auskunft gab über die Wirtschaftskraft des Betriebs, und der Bauerngarten, die Visitenkarte der Bauernfrau, der zeigte, dass es neben dem ökonomischen Prinzip von jeher auch das Streben nach Schönheit und Harmo-nie gab.

Der Ortsbildpflege obliegt es in diesem Fall, dass dieses Streben bei Exponat und Vit-rine gleichermassen nachvollziehbar wird und dass, nicht nur um der vergleichenden Anschauung willen, möglichst viele der wunderbaren Bauerngärten verbleiben.

ABBILDUNGSNACHWEIS

Abbildungen ohne Quellenangabe stammen aus dem Bildarchiv der Kantonalen Denkmalpflege

Seiten 11, 14, 15: Philippe Allemann

Seiten 12, 17, 18: Cornelia Biotti

Seiten 28, 30, 31, 33: Lilo Münch

Seite 45: Paul Menz, Foto; Florian Rauch, Grafik

Seiten 49, 50, 55, 56 unten: Florian Rauch

Seiten 53, 56 oben: Roland Zumbühl

Abbildung Umschlag vorne: Dom von Arlesheim: Schrauben und Unterlegscheiben der alten Schraubensicherung der Stuckdecken, die während der Restaurierung entfernt wurden. Sie werden als historische Dokumente gesammelt, nummeriert und aufbewahrt. Da sie von unten sichtbar waren, wurden sie wie die Flächenpartie des Deckengemäldes, die sie verdeckten, farblich gefasst und so fast unsichtbar gemacht.

Abbildung Umschlag hinten: Dom von Arlesheim: rechte Seite des Chorbogens während der Restaurierung vom Kirchenschiff aus gesehen.

IMPRESSUM

© Mai 2015

Amt für Raumplanung, Kantonale Denkmalpflege

Fotos: Kantonale Denkmalpflege

Redaktion: Ingrid Kunz Graf, Schaffhausen

Gestaltung: Anne Hoffmann Graphic Design

Druckerei: Schaub Medien AG

Gedruckt auf Refutura Recycling, 100% Altpapier, FSC zertifiziert, CO₂ neutral