Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 46 (1959)
Heft: 7: Mensch und Stadt

Artikel: Konstruktive Stadtplanung in Basel
Autor: Boos, Wilfried / Burckhardt, Martin H. / Egeler, Ernst
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-35988

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

Wilfried Boos
Martin H. Burckhardt
Ernst Egeler
Florian Vischer
Peter Vischer

Konstruktive Stadtplanung in Basel

Eine Gruppe Basler Architekten der jüngeren Generation hat Ende letzten Jahres unter dem Titel «Gedanken zur Stadtplanung» eine kleine Broschüre der Öffentlichkeit vorgelegt. Die darin niedergelegten Gedanken und Vorschläge entsprangen der Sorge um die bedrohte Wesensart ihrer Vaterstadt und sollten ohne persönliche Ambitionen die Möglichkeiten einer dem Charakter der Stadt entsprechenden Planung aufzeigen.
Wir veröffentlichen diese Gedanken in gekürzter und überarbeiteter Form, da die darin enthaltenen Vorschläge nicht nur für Basel, sondern auch für andere Städte ihre Gültigkeit besitzen.
Die Redaktion

Man hat es in Basel nicht leichter als anderswo. Auch die alte Stadt am Rheinknie kämpft heute ihren verzweifelten Kampf um eine gesunde städtebauliche Entwicklung, um eine großzügige und gültige Lösung der Verkehrsführung in ihren und um ihre Mauern, um die Erhaltung ihrer Eigenart, ihres persönlichen Gesichtes, gegen den Angriff der im Gefolge des immer rascher fortschreitenden Wachstums von Bevölkerung und städtischer Ausdehnung hereinbrechenden Verflachungsgefahr.
Wie anderswo in der Schweiz hat auch in Basel nach dem zweiten Weltkrieg eine Bautätigkeit von nie erwartetem Ausmaß eingesetzt, und bis heute, stets wachsend, angehalten, haben sich die straßenbenützenden Motorfahrzeuge Jahr für Jahr vermehrt, sind alle jene Erscheinungen aufgetreten, welche die Wirtschaftsblüte unserer Nachkriegszeit mit sich gebracht hat.

Wenn wir auch heute einen Gesamtverkehrsplan besitzen, so ist damit das Bild des zukünftigen Basels noch keineswegs konzipiert, sondern, wenn man es beim Generalverkehrsplan beläßt, weiterhin einem leider nicht häufig positive Leistungen gebärenden Zufall überlassen. Man mag uns entgegenhalten, es sei unmöglich, das «zukünftige Gesicht» Basels zu konzipieren. Wir glauben es nicht. Wir bedauern lediglich, daß man eine solche Konzeption nicht schon früher angestrebt hat, die einzigartige Chance der Baukonjunktur nach 1945, in welcher zahllose große Neubauten, ja ganze Stadtteile neu entstanden sind, städteplanerisch unvorbereitet und deshalb ungenützt verstreichen ließ. Während zum Beispiel im materiell durch den Krieg schwer geschädigten Holland zur gleichen Zeit in verschiedenen Städten Quartiere von starkem architektonischem Charakter entstanden sind, erweiterte sich das reiche Basel in einer Weise, deren provinzielle Banalität zum Teil erschreckend ist. Man hat bei dieser «Erneuerung» nicht nur die fortschrittlichen Erkenntnisse modernen Städtebaus oft stark außer acht gelassen und momentanen «Patentlösungen» geopfert, es fehlte auch der gemeinsame Wille zum überdurchschnittlich Bewußten und Eigenartigen. Da auch in den älteren Quartieren das lebendige und einheitliche Bild durch manchmal unglückliche Eingriffe zerrissen worden ist und wird, entsteht langsam ein «Städtegesicht», das seinen persönlichen Charakter verliert und verblaßt. Einer solchen Entwicklung kann nicht gleichgültig gegenüberstehen, wer seine Vaterstadt liebt. Wir wollen Basel nicht überschätzen. Es ist nie eine besonders große oder besonders bedeutungsvolle Stadt gewesen; aber ebensowenig war es je banal oder provinziell. Im Gegenteil, seine spezifischen Eigenschaften haben es immer wieder in einen Rang gehoben, der weit über der Zahl seiner Einwohner lag. Der oft zitierte Geist der alten Polis, in der Tradition sich mit Fortschritt immer wieder findet, verpflichtet. Wir dürfen ihn auch in städtebaulicher Hinsicht nicht verraten an jene schleichende Tendenz zum menschlichen Dasein, das beherrscht ist von «einem bestimmten und überwachten Maß von Misère und Avancement, in Uniform täglich begonnen und beschlossen», jener Tendenz, die in einigen Teilen unserer Stadt baulich bereits zum Ausdruck zu kommen scheint.
Es ist nicht zu bestreiten, daß Basel eine Stadt mit eigener, lebendiger Tradition ist. Seit Jahrhunderten hat es sich als Stadtstaat in den verschiedenen Epochen immer wieder auf seine Weise bewähren müssen. Wer seine Geschichte kennt, weiß, daß es sich, trotz Perioden der Schwäche und des Rückschrittes, immer wieder zu ausgesprochenen Blütezeiten emporgerungen hat. Abbild dieser inhaltsreichen Vergangenheit ist der Kern unserer Stadt, der sich in vielen Teilen in reinem Wesen erhalten hat. Wir alle spüren zum mindesten am Morgestraich oder beim fasnächtlichen «Gässeln» den Charme der alten Gassen und Plätze und genießen, oft unbewußt, das süße Gefühl, hier daheim zu sein, hier Wurzeln zu haben oder Wurzeln schlagen zu dürfen.
Um dieses unbezahlbaren Heimatgefühles willen, das als Wert weit über irgendeine Verkehrslösung, und sei es die idealste, zu stellen ist, muß gefordert werden, daß der Restbestand der alten Stadtteile in seinem Charakter voll bewahrt und lebendig erhalten bleibe.
«Nicht als Museum!» Das ist außerordentlich wichtig. Die Altstadt muß vom Leben durchpulst bleiben. Auch bei Beachten traditioneller Bauformen in den Altstadtteilen darf ihren Bewohnern die Möglichkeit nicht genommen werden, ihre wirtschaftliche Existenz zu erhalten. Dies ist durchaus möglich. Beweist nicht der Spalenberg, daß sich einige alte Gassen als eine Art «shopping center» entwickeln können? Sind nicht Wohnungen in stillen Altstadtteilen sehr gesucht? Wird nicht gerade im alten Charakter dieser Gassen und Plätzlein eine wirtschaftliche Chance liegen?

Wir wollen neben jenen Altstadtteilen, welche ihren ursprünglichen Charakter noch unverfälscht bewahrt haben, die Straßen im alten Stadtbereich nicht vergessen, welche im Laufe der letzten Jahrzehnte sich zum modernen Geschäftszentrum gewandelt haben. Auch sie haben überall dort, wo die alte Straßenführung erhalten geblieben ist, ihre persönliche Note bewahrt, vor allem weil sie geschweift und deshalb räumlich geschlossen sind, vielleicht auch weil sie, relativ schmal, das Leben im Straßenraum intensiver sein lassen. Man wird uns entgegenhalten, eine moderne Straße müsse breit sein, um den Verkehr aufnehmen zu können. Aber wäre die Steinenvorstadt noch das heitere «Vergnügungszentrum», wenn sie ihren Gassencharakter verlieren würde; und wie langweilig käme uns die Freie Straße vor, zöge sie steif und bolzgerade vom Bankverein zum Marktplatz. Wenn hier Neubauten entstehen, dann sollten bei guten Vorschlägen in formaler Beziehung keine Einschränkungen auferlegt werden. Wir glauben auch, daß die relativ engen, intimen Gassen unserer «City» verkaufspsychologisch weit günstiger sind als breite Boulevards und daß sich die Birsigtalsohle in ihrer heutigen Form als «Ladenzentrum» glänzend eignet. Es muß jedoch prinzipiell vermieden werden, daß sich die bauliche Ausnützung des alten Stadtgebietes noch wesentlich verdichtet. Große, neue Büro- und Verwaltungskomplexe sollten nicht mehr in das enge Gebiet des Birsigtales gepreßt werden, schon wegen der damit hier ins Uferlose wachsenden Verkehrsprobleme.

Es liegt auf der Hand, daß ein ursprünglich 20000 Menschen beherbergendes Stadtgebiet nicht immer einziges Geschäftszentrum einer ständig wachsenden Stadt bleiben kann. Wenden wir uns jedoch jenem Gürtel neuer Quartiere zu, der sich seit den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts um das alte Basel gelegt hat, so zeigen sich mit wenigen Ausnahmen keinerlei Ansätze für die Bildung neuer Zentren. Dies liegt weitgehend im mangelnden Anreiz unserer unpersönlichen Außenquartiere. Nirgends ist ein städtebaulicher Wille zu spüren, der den neuen Wohnquartieren ein eigenes Gepräge verleihen würde. Die Bemühungen, die bauliche Evolution dieser Quartiere zu organisieren, sind, wenn überhaupt vorhanden, nicht über baupolizeiliche Verordnungen hinausgegangen. Nirgends ist der Versuch unternommen worden, Geschäfte und öffentliche Gebäude einzelner Quartiere zu einem Schwerpunkt zusammenzufassen und städtebaulich zu gestalten. Außer der großzügigen Lösung vor der Pauluskirche ist in Basel seit der Niederlegung der Ringmauer kein einziger Platz mehr entstanden, der mehr wäre als ein Verkehrsknotenpunkt, während die alte Stadt über manchen so großartigen Raum wie den Münster- oder Petersplatz verfügte. Auch die Durchführung neuester Wohnquartiere hat sich häufig nicht auf der Höhe der sich rasch entwickelnden Baukunst gehalten. Allzuoft hat man sich mit mehr oder weniger phantasieloser Aufreihung gleichartiger Blöcke begnügt, nur selten ist versucht worden, wenigstens räumlich eine gewisse Spannung zu erzielen. Allzuoft fehlte der Wille zum überdurchschnittlichen, bewußten und eigenwilligen städtebaulichen Gestalten, und das alles zu einer Zeit, wo im Ausland so viele interessante Versuche, neue Quartiere lebendig und frisch zu gestalten, realisiert worden sind.

Wir glauben, daß bei bewußter Planung und Lenkung der baulichen Entwicklung der Quartiere das Stadtganze wesentlich gewinnen könnte. Eine solche Quartierplanung kann aufzeigen, wo innerhalb des Quartiergebietes das Laden- und Geschäftszentrum zu disponieren sei, wo eine dichtere, wo eine lockerere Bebauung am Platze sei, welche Straßenzüge zu schonen, welche einer intensiveren Bebauung freizugeben seien, wo geeignete Orte für nötig werdende Hochhäuser seien, welche Straßen für Durchgangsverkehr geeignet und welche als Erschließungs- und Wohnstraßen anzusprechen, wo Schul- und andere öffentliche Gebäude anzuordnen seien.

Gerade in Basel, wo das Quartierbewußtsein von jeher stark ausgeprägt war, bieten sich hierfür ausgezeichnete Voraussetzungen. Es geht ja nicht nur darum, neue Quartiere zu gestalten; es gilt auch, die bestehenden Quartiere neu zu beleben. In jedem Quartier besteht noch die Möglichkeit, zusammenhängende Komplexe zu bebauen und die Bildung von Zentren zu fördern. Dem gesunden Willen einer Planung unterworfen, wird sich die Quartiereinheit besser entwickeln und stärken lassen.

Ganz abgesehen davon, daß ein Quariter für seinen Bewohner noch eine meßbare Größe darstellt und seine bauliche Einheit und Geschlossenheit schon im Interesse des «Heimatgefühls» des Bewohners zu wahren und zu stärken ist, wird eine Planung im Quartierrahmen im Publikum auf viel näheres und besser informiertes Interesse stoßen. Gerade die Erkenntnis, daß eine positive Weiterführung von Stadtplanung und Städtebau vom guten Willen des Publikums und der Architekten abhängt, wird dazu zwingen, eine Hebung des ernsthaften Interesses möglichst breiter Kreise an diesen Fragen herbeizuführen. Dies geschieht am besten dadurch, daß man eine Auslese zum aktiven Mitmachen beizieht.

Diese Quartierplanung soll somit nicht mehr direkt in den Händen des Stadtplanbüros liegen, sondern bei freiwilligen Quartierplankommissionen, welche nach Direktiven des Stadtplanbüros ihre Aufgaben erfüllen.

Damit wird die Stadtplanung in den großen Maßstäben vom Detail entlastet. Sie kann sich ihren Hauptzielen uneingeschränkt widmen. Sie kann – und das ist das heute Wichtigste – die Planung über die so engen eigenen Kantonsgrenzen hinausziehen und mit aller Kraft Lösungen herbeiführen, welche den Nutzen der Stadt und ihrer Nachbarn auf einen Nenner bringt.

Wenn wir auf die Unzulänglichkeiten unserer heutigen Situation hinweisen, so wäre es verfehlt, aus diesen Feststellungen den Schluß abzuleiten, man sei in Basel den städtebaulichen Aufgaben der Nachkriegszeit weniger gewachsen gewesen als in manchen andern größeren Schweizer Städten. Man ist auch hier, wie anderswo, von der seit 1945 konstant wachsenden Masse der Bauvorhaben überrascht und überrumpelt worden und der von niemandem in so riesigem Umfang erwarteten Bautätigkeit städteplanerisch nicht genügend vorbereitet entgegengetreten. In der Folge fand man in der Hektik der Geschehnisse die Zeit zur ruhigen Überarbeitung der städtischen Gesamtschau nicht mehr, und die allzu vielen Detailfragen, deren rasche Erledigung drängte, trugen mehr und mehr dazu bei, den Blick für das Ganze zu trüben. Dazu kam, daß der größere Teil der Träger der privaten Bautätigkeit an einem städteplanerischen Einordnen ihrer Bauvorhaben in eine größere Konzeption aus verschiedenen Gründen (Angst vor Zeitverlust, vor Schmälerung des Unternehmergewinnes, allgemeiner Widerwillen gegen behördliche Eingriffe, Unkenntnis der städtebaulichen Möglichkeiten im modernen Wohnungsbau usw.) nicht freundlich gegenüberstand und seinerseits eigentlich nicht geneigt war, dazu beizutragen, die für schweizerische Begriffe einmalig großen Möglichkeiten der Planung und Realisierung ganzer neuer Quartiere als städtebauliche und künstlerische Einheiten auszunützen. Es ist nicht zuletzt dieser Tatsache zuzuschreiben, daß die mit der Wahrung der städteplanerischen und -baulichen Interessen der Gemeinschaft betrauten Behörden mehr und mehr zu einer Art Feuerwehr geworden sind, allein damit übergenug beschäftigt, dort einzugreifen, wo es am meisten brennt, das heißt, wo es allzu großes Unheil zu verhüten gilt. Mehr und mehr ist die vorbereitend städteplanerische Arbeit der Baubehörden gegenüber dem polizeilichen Entscheiden über Gut und Böse eingegebener Bauprojekte in bezug auf ihre städtebauliche und architektonische Wirkung in den Hintergrund getreten.

Solche Entscheide, weil nicht auf einer wirklich gültigen und

bekannten Gesamtkonzeption beruhend, sondern immer wieder quasi improvisiert, erscheinen den jeweils betroffenen Planeingebern sehr oft auch dann als willkürlich und ungerechtfertigt, wenn sie sachlich vom Standpunkt des Stadtganzen gesehen richtig sind. So trägt dieses Feuerwehrsystem oft dazu bei, das an sich öffentlichen Gesamtplanungstendenzen nicht besonders wohlgesinnte bauende Publikum noch mißtrauischer, noch zurückhaltender gegenüber einer Zusammenarbeit mit den Behörden in Richtung auch städtebaulich guter Lösungen zu machen.

Ohne auf Details der heutigen Unzulänglichkeiten einzugehen, sind wir der Auffassung, daß die Organisation des Baudepartements einem Revirement zu unterwerfen sei. Wir denken dabei nicht so sehr an die «offizielle» Seite dieses Departements, an seine Ämter, wie Baupolizei, Kanalbüro usw. Im Gegenteil, gerne und dankbar sei es hier gesagt, diese Ämter, welche sich großteils mit der täglichen Routinearbeit zu beschäftigen haben, scheinen uns gut, zum Teil sehr gut zu funktionieren. Es sind vielmehr die dem Baudepartement angeschlossenen «Führungsinstanzen», bei welchen uns die straffende Koordination nötig scheint. Wir glauben, daß eine solche Koordination und Neuordnung bei sorgfältiger Überlegung nicht sehr schwer und ohne Einführung neuer Instanzen oder gar Gesetze möglich ist und die Schlagkraft des Baudepartements wesentlich erhöhen kann, und erlauben uns einen Vorschlag in dieser Richtung, der vielleicht befruchtend zu wirken vermag.

Zunächst muß eindeutig festgestellt werden, wer gegenüber dem Regierungsrat für die Stadtplanung die Verantwortung zu übernehmen hat. Die hiefür geeignete Instanz ist die *Baukommission*, eine bereits existierende Instanz, welche seit über zwanzig Jahren in einen Dornröschenschlaf «versunken worden» ist. Sie setzt sich zusammen aus den geeigneten Vertretern der Behörden, aber auch des Handels und der Industrie und privaten Fachleuten. Sie ist präsidiert vom Vorsteher des Baudepartements. Sie wird die großen Züge und Richtlinien der Städteplanung in weitestem Sinne festlegen.

Dieser Kommission ist der Stadtplanchef verantwortlich, der mit seinem Büro nach den generellen Linien der Baukommission die Planung zu konzipieren hat.

Baukommission und Stadtplanchef haben in Fragen der Planung die alleinige Führung inne. Sie koordinieren die Belange der Verkehrskommission, der Denkmalpflege, der staatlichen Liegenschaftsverwaltung, des Tiefbauamtes usw. überall, wo der Städtebau betroffen ist. Ihre Stellung und Kompetenz ist so kräftig zu gestalten, als es die demokratischen Gepflogenheiten gestatten.

Damit sie nicht durch allzu viele Details von der «obern Führung» abgelenkt werden, sollen für die einzelnen Quartiere *Quartierplanungskommissionen* eingesetzt werden. Diese setzen sich wiederum aus Vertretern der Privatwirtschaft und der Fachleute der entsprechenden Quartiere zusammen. Sie werden innerhalb der von Baukommission und Stadtplanchef gegebenen allgemeinen Linien ihr Quartier im Detail bearbeiten. Sie können dazu private Architekturbüros, sei es in Form von Aufträgen oder in Form von Wettbewerben, beiziehen.

Dieser organisatorische Aufbau der Planung wird nicht nur erstreben, daß die Stadtplanführung nicht mehr im Detail ersäuft, daß Fachkommissionen nicht mehr aneinander vorbei disponieren usw., er wird auch jene natürliche Zusammenarbeit der Behörden und sich zur Verfügung stellender Bürger bringen, welche sich in so vielen Belangen unserer Stadt in aller Stille immer wieder glänzend bewährt hat.

Die Baukommission wird neben ihrer aktiven Planungstätigkeit auch die Kontrolle der privaten Baueingaben bezüglich deren Einordnung ins Ganze übernehmen. Um sich auch hier belastende Details vom Leibe zu halten, wird sie die Eingaben kleiner Bedeutung durch einen Ausschuß für Routinefragen erledigen lassen. Die Baukommission kann in ihrer Kontrollfunktion, wo notwendig, die betroffene Quartierkommission beiziehen.

Durch Zusammenfassen von Entwicklung städtebaulicher Richtlinien und Kontrolle privater Baueingaben in die eine Hand der Baukommission wird endlich erreicht, daß die Kontrollinstanz wirklich weiß, wo sie erlauben darf oder verbieten muß, da sie sich ja selbst in ihrer Hauptfunktion mit dem Schaffen einer klaren städtebaulichen Basis, auf welcher die Kontrolle aufzubauen ist, befaßt.

Der an dieser Stelle gemachte Vorschlag zur Reorganisation der Teilung der Stadtplanung kann nicht mehr als generellen Charakter haben. Er will zunächst lediglich zur Vereinfachung und Vereinheitlichung mahnen. Es sei aber deutlich darauf hingewiesen, daß eine Reorganisation in diesem Sinne absolut nötig und im Hinblick auf die bald fälligen personellen Wechsel in Stadtplanbüro und Hochbauamt jetzt an die Hand zu nehmen ist.

Wir wissen, daß die Echos, die unsere Äußerungen auslösen, sehr unterschiedlich sein können. Wir wissen aber auch, daß, wenn in unserem Anliegen nichts geschieht, ein Zustand bestehen bleibt, der deshalb gefährlich ist, weil er alles nur halb sein läßt und alles nur halb klarstellt. Wir wissen zuletzt, daß etwas Ganzes nur getan werden kann, wenn man es mutig, einig und uneigennützig tut.