Stadtplanung

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **49 (1962)**

Heft 8: **Bauten für Verwaltung und Geschäft**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

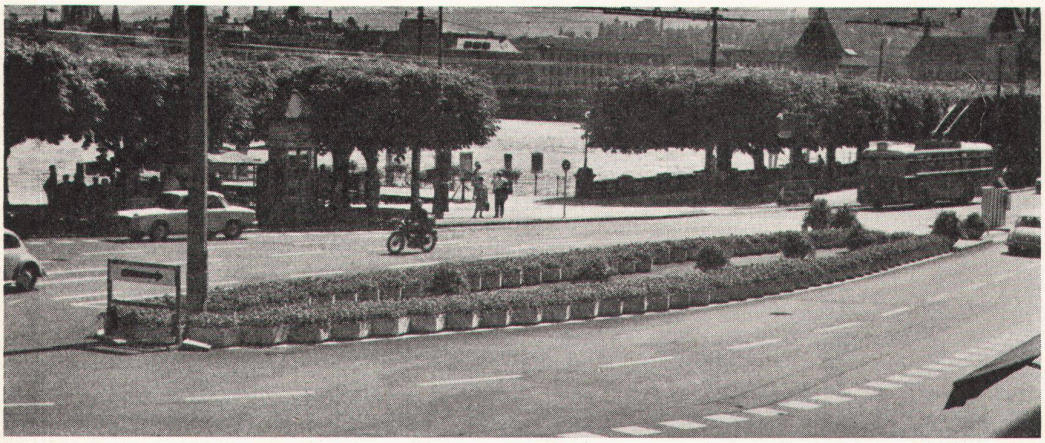
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



8

9

8
Mit mobilen Elementen (Eternit-Pflanzenbehältern) hat man in Luzern eine Verkehrsinsel gebaut, die den Bedürfnissen angepaßt wird

9
Auf dem Lande schmückt die Natur, der Jahreszeit entsprechend, den Eingang zu einem Bauernhaus (Dänemark)

es mit Blumen oder durch die Blume. Mit solchen «Möblierungen» könnten ganz verschiedenartige plastische oder räumliche Wirkungen erzielt werden, je nachdem, welche Ziele erreicht werden müssen. Die Stadt Luzern zeigt diesen Sommer, daß mit mobilen Bepflanzungen wirkungsvolle Anordnungen gemacht werden können. Leider sind wir in Sachen Improvisation noch immer Anfänger; das beweisen die begleitenden Bilder aufs neue. Ernsthaft sich um eine Aufgabe bemühen, heißt nicht, daß das Ergebnis phantasielos sein muß. Ikebana zu stellen, kann heute in Abendkursen gelernt werden (?) – einen Platz oder eine Straße mit Pflanzen und Blumen in Behältern sinnvoll zu gestalten, stellt höhere Anforderungen. Manchmal fehlen die Mittel, vielfach auch die Begabung und das Können.

Fritz Maurer

Stadtplanung

Basler Chronik

Nachdem der Großbasler Stadtkorrektionsplan von 1949 einerseits schon in den Anfangsschwierigkeiten seiner Ausführung steckengeblieben war, andererseits aber auch beim Endausbau die Besserung der Verkehrsverhältnisse, die man von ihm erwartet hatte, niemals bringen konnte, hatte sich die Basler Regierung ein Verkehrsgutachten von Professor Leibbrand anfertigen lassen. Wie wir schon in der WERK-Chronik Nr. 6/1960, Seite 104*, berichten konnten, haben die drei Fachverbände BSA, SIA und FSAI eine gemeinsame Stellungnahme zum Expertenbericht vorgesehen, die nun zur Größe eines eigentlichen Gegengutachtens angewachsen ist.

Diesem Bericht war keine geruhsame Entwicklung verstattet, denn die Probleme drängten derartig, daß die Regierung zweimal die vorzeitige Veröffentlichung von Teilergebnissen verlangte. Ein erster Teilbericht behandelte die Übernahme des interurbanen Verkehrs und des Vorortsverkehrs durch das städtische Straßennetz und ergab den Entwurf eines Expreßstraßenrings, der im wesentlichen dem Eisenbahnring folgt. Während nun alles darauf wartete, wie die Fachverbände das Problem der stadtwärts gerichteten Abfahrtsstraßen, also der Verbindung des Expreßstraßenrings zur City, lösen würden, verlangte die Regierung plötzlich mit Vordringlichkeit eine Stellungnahme zur Frage der Tiefbahn. Ein zweiter Teilbericht vom Januar 1961 behandelte daraufhin den öffentlichen Verkehr und kam, zusammengefaßt, ungefähr zu folgendem Ergebnis: Die Fachverbände gehen mit dem Expertenbericht darin einig, daß der öffentliche Verkehr vom privaten getrennt werden muß, an der Peripherie durch eigene Trassen, im Stadtinnern durch die Tieflegung. Dabei sollen aber gerade nicht, wie es der Experte wollte, die bestehenden Linien einfach versenkt werden, sondern die Tieflegung dient auch einer Befreiung des Netzes von den überkommenen Strängen im Sinne einer Neuordnung, die nach den heutigen Quellen und Zielen der Verkehrsteilnehmer ausgerichtet ist.

Datiert vom Februar 1962, wird nun der dritte Teilbericht vorgelegt, der das innerstädtische Straßennetz und seine Anschlüsse an den Expreßstraßenring behandelt. Nachdem sich die beiden vorausgegangenen Teilberichte im wesentlichen auf eine Kritik an den Vorschlägen Professor Leibbrands konzentriert hatten, spricht aus diesem letzten Teil nun eine wesentlich anders geartete, den realen urbanen Vorgängen weit besser gerecht werdende Auffassung, als sich aus der bloßen Diskussion mit dem Verkehrsexperten ergab. Den Erörterungen der Detaillösungen geht eine ganze Reihe von goldenen städtebaulichen Regeln voraus, bei welchen man nur bedauert, daß sie offenbar den Fachverbänden noch nicht bekannt waren, als sie sich 1949 hinter den Korrektionsplan für Großbasel stellten.

Auf den natürlichen Zuwachsringen des städtischen Wachstums aufbauend, haben die Fachverbände zwischen dem Expreßstraßenring und der City einen zweiten Fahrstraßenring vorgesehen, der im wesentlichen den alten Stadtgräben folgt und die Wettsteinbrücke, beziehungsweise die Johanniterbrücke, benützt. Es handelt sich um einen prädestinierten und bestehenden Straßenzug, der eigentlich nur durch einige Kreuzungsregelungen und an drei Stellen durch Unterführungen vervollständigt werden muß. Von diesem Ring aus führen fünf größere Straßen in das Innere der City, in welcher das bestehende Einbahnstraßensystem aufrechterhalten wird – mit der Abänderung, daß der Aufwärtsverkehr von der Gerbergasse in das erweiterte hintere Gerbergäßchen verlegt wird. Als Neuerung ergibt sich so ein Fußgänger-Straßenzug von der Heuwaage durch Steinenvorstadt–Gerbergasse–Marktplatz bis zur Schifflände. Ein System von Auffanggaragen soll dafür sorgen, daß das Straßennetz der inneren City nicht mehr durch herumirrende Parkplatzsucher belastet wird. Im Prinzip wird der Fußgänger das Bild der City beherrschen.

Ganz besonders gespannt war man auf die Gestaltung eines neuralgischen Punktes, des Holbeinplatzes. An dieser Stelle endete die geplante Expreßstraße des Verkehrsexperten und überließ den von der Schweiz kommenden Verkehr dem Straßengewirr der City und der Altstadt. Obwohl es jedem, der die ökono-

Verkehrsbelastung der beiden projektierten Basler Ringstraßen. Prognose der Fachverbände auf Grund der Umlegung

mischen Zusammenhänge der Stadtplanung einigermaßen spürt, sogleich klar war, daß dieser Ausfluß die wirtschaftliche Struktur des Gebietes verändern und die Schale der historischen Bebauung aufsprengen mußte, hatte der Experte diesen Straßenstrang euphemistisch als die «schützende Hand über der Altstadt» bezeichnet. Dabei hatte schon das bloße Erscheinen des Gutachtens umfangreiche Spekulationskäufe und damit die Gefährdung des «Roßhofs» zur Folge (vergleiche WERK-Chronik Nr. 11/1960, Seite 212*). In Übereinstimmung mit dem Experten fordern die Fachverbände einen Viadukt vom Bahnhof über die Heuwaage in den Steinengraben. Aber auf dem Holbeinplatz führen sie den Verkehr weiter in den Schützengraben und entlassen nur den direkten City-Verkehr durch den Leonhardsgraben zum Kohlenberg. Der Petersgraben, der bei Leibbrand zu einem Hauptstrang wurde, bleibt auf dem Plan mit Recht im dritten Rang. Ob sich allerdings die Verkehrsteilnehmer daran halten werden, bleibt so lange offen, als der Petersgraben am unteren Ende eine stadtwärts gerichtete Ausfahrt hat...

Für Basel kommt nun alles darauf an, daß dieser Bericht der Fachverbände richtig verstanden wird. Er schließt vor allem die Epoche der «Korrektionspläne» ab, welche alle paar Jahre neu aufgelegt wurden und jeweilen auf das Jahr soundsoviel die endgültige Erlösung vom Verkehrsproblem versprachen. An deren Stelle wird ein System von entwicklungskonformen Eingriffen und Verkehrsbauten proponiert, die, was auch immer die Zukunft bringen mag, ihren Wert behalten. Wie von den Verfassern selber betont wird, beruhen die Voraussagen zum großen Teil noch auf einer ungenügenden statistischen Grundlage, die insbesondere den Quell- und Zielort der Verkehrsteilnehmer mit einem viel zu weitmaschigen Netz eingefangen hat. Müssen auch die Details von den Behörden und ihren Fachleuten überprüft und neu durchgearbeitet werden, so liegt doch der unverlierbare Wert des Berichtes der Fachverbände in der Methode, die erstmals für Basel nicht über der Verkehrsplanung die Stadtgestaltung vergißt und erstmals für die Schweiz Elemente wirtschaftskonformer Stadtplanung verwendet. Lucius Burckhardt

Landesausstellung 1964

Nach der Grundsteinlegung

Nachdem nun der Grundstein zur Schweizerischen Landesausstellung von 1964 in Lausanne gelegt worden ist, wird sich auch unsere WERK-Chronik des öfteren mit dem Fortschreiten der Arbeiten beschäftigen. Wie die Geschichte der großen Ausstellungen beweist, ist das Darstellerische und Ausstellungstechnische um so vieles wichtiger als das Dargebotene und Ausgestellte, daß eine solche Ausstellung in erster Linie als ein Werk der Architekten und Graphiker in die Geschichte eingeht. So oft wir Paxtons Kristallpalast abgebildet sehen, so selten erfahren wir etwas darüber, was nun eigentlich darin ausgestellt war.

Damit soll in keiner Weise einer «Ausstellungs-Ausstellung» das Wort geredet werden, einem Übermaß des bloß Graphischen auf Kosten des Inhalts. Aus der Sorge heraus, daß in der künftigen Landesausstellung das Darstellerische zu dick und das Inhaltliche zu dünn ausfallen werde, so daß sie den Vergleich mit 1939 nicht aushalte, war vor einigen Jahren die Idee geboren worden, an ihrer Stelle eine andersartige Leistung, einen wirklichkeitsnäheren Schritt zur Lösung der uns aufgegebenen Probleme zu vollbringen. Nachdem zur Enttäuschung vieler, auch des Schreibenden, aus mancherlei wahren und scheinbaren Gründen dieser Weg nicht gegangen werden konnte, ist es der kommenden Ausstellung als positiv anzurechnen, daß sie zwischen dieser abgelehnten Idee und ihrer eigenen keinen Mittelweg geht. Sie ist eine Ausstellung im engeren Sinne und insofern echt, als sie ganz temporär sein wird und nach Ablauf ihrer Zeit vollständig abgebrochen und vernichtet werden wird.

Jedermann, der in letzter Zeit größere Ausstellungen besucht hat, ist sich bewußt geworden, das das Ausstellungswesen in einer Krise steckt. Je mehr sich das Darstellungsmittel stilistisch vervollkommnet hat, desto mehr hat man sich an dieser Art der Abstraktion satt gesehen. Das breite Publikum hat sich für die ingeniösen Wunder neuer Montagegestelle und ihrer Verbindungsgelenke ebensowenig erwärmen können wie für die daran befestigten Tabellen, Photomontagen und Slogans.

Eine Ausstellung, welche von der Methode abkommen will, ihren tadellos und unverständlich dargestellten Stoff durch eingestreute Bier- und Weinlokale aufzulockern, muß mit einer Revision des Ausstellungsstils beginnen, und zwar im Sinne eines «Zurück zur Realität». Eine Ausstellung ist ein Kommunikationsmittel, gleich wie Presse, Radio, Film und Fernsehen. So hat auch sie sich der kommunikativsten Mittel zu bedienen.

Die kommende Landesausstellung wird nur zum allerkleinsten Teil durch sich selbst und durch öffentliche Mittel finanziert; den größten Teil des Aufwandes bezahlen die sogenannten Aussteller. Entsprechend der Finanzierung ist die Ausstellung eingeteilt in einen kleineren allgemeinen Teil, der die Probleme von Staat, Volk und Geschichte der Schweiz behandelt, und einen speziellen, unver-