

Zum Wettbewerb Barfüsserplatz Basel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **45 (1929)**

Heft 15

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-582355>

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.

war das Referendum ergriffen worden. Die Abstimmung ergab eine Mehrheit von 61 Stimmen für den Bau von Gemeindehäusern.

Kirchenneubau in Muri (Aargau). Die katholische Kirchgemeinde Muri hat das Projekt zum Bau einer neuen Kirche im Kostenvoranschlag von 340,000 Franken gutgeheissen. Für den Kirchenbau gingen aus der etwas über 2000 Seelen zählenden Kirchgemeinde an freiwilligen Beiträgen 173,000 Fr. ein.

Gemeindehausneubau in Amriswil (Thurgau). Die Gemeindeversammlung Amriswil beschloß einen Gemeindehausneubau nach Projekt von Prof. Hess in Zürich mit 330,000 Fr. Kostenaufwand.

Die erste Baustappe des Genfer Bahnhofes. Am 25. Juni ist, wie kurz gemeldet wurde, die Mittelhalle des neuen Bahnhofes der Schweizerischen Bundesbahnen in Genf dem Verkehr übergeben worden. Dieser Raum zeichnet sich durch Einfachheit und Harmonie der Linien, sowie durch eine Fülle von Licht aus, das durch das große Mittelfenster hereinströmt. Hier finden sich die mit Rhonemarmor verkleideten Billettschalter, und zwei vorläufig noch in Holzkonstruktion gehaltene Treppen markieren die künftigen Aufgänge zu den Bahnsteigen und zu den Restaurationsräumen. Damit ist die erste Etappe des Bauprogramms erreicht. Die zweite, der Bau des rechten Flügels, soll bis Ende dieses Jahres beendet sein. Dann wird der linke Flügel in Angriff genommen, der in der Hauptsache zur Aufnahme der neuen Restaurationsräume bestimmt ist und vermutlich auf Ende 1930 vollendet sein dürfte. Ende Juli dieses Jahres gedenkt man den bisherigen Straßendurchgang von Montbrillant zu schließen und von da an den Verkehr durch den weiter westlich gelegenen neuen Durchgang der Rue des Amis zu leiten.

Ueber den geplanten Ausbau des rechten Zürichsee-Ufers in der Stadt Zürich

läßt sich die bezügliche stadträtliche Weisung wie folgt aus:

Es handelt sich nicht um die Festlegung neuer Straßenzüge, sondern es ist durch zweckmäßige Abänderung der Baulinien bereits bestehender oder projektierte Straßenzüge dafür zu sorgen, daß der für die Aufnahme des Hauptausfall-Verkehrs auf dem rechten Seeufer bestimmte Straßenzug den zu erwartenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgebaut und flüssig durchgeführt werden kann. Gleichzeitig sind auch bei den Querstraßen die Baulinien derart festzusetzen, daß die Möglichkeit einer geordneten Abwicklung des Verkehrs gewahrt bleibt. Es war notwendig, die vier bestehenden Straßenzüge — Seefeldstraße, Dufourstraße, Bellerivestraße und Seefeldquai — einer sorgfältigen Prüfung in bezug auf ihre Eignung als Hauptverkehrsstraße zu unterziehen. Eine 12 m breite Fahrbahn wird dem zu erwartenden Verkehr auf eine Reihe von Jahren genügen können. Der spätere Ausbau auf 17—18 m Fahrbahnbreite muß aber möglich sein. Rechnet man noch mit zwei je 4 m breiten Trottoiren, so ergibt sich ein notwendiger Baulinienabstand von mindestens 26 m. In bezug auf die Wahl einer der bestehenden Straßen als rechtsufrige Hauptausfallstraße bemerkt der Stadtrat folgendes:

Die genügende Verbreiterung der Seefeldstraße ist auf absehbare Zeit wirtschaftlich nicht möglich. Zudem sind die vielen Kreuzungen durch Querstraßen verkehrstechnisch nachteilig. Es empfiehlt sich daher, eine straßenbahnfreie Straße für den Ausfallverkehr zu benützen und auf

diese Weise den Straßenbahn- und den Autodurchgangsverkehr soweit möglich zu trennen. Die Dufourstraße kann auf der Höhe des Stadttheaters nur unter großen Opfern flüssig in die Theaterstraße eingeführt werden. Sie weist außerdem wie die Seefeldstraße viele Straßeneinmündungen und Kreuzungen auf. Auch die Beseitigung der Bäume in der Dufourstraße wäre zu bedauern. Aus diesen Gründen empfiehlt sich die Erhaltung der Dufourstraße mit dem heutigen Ausbauprofil als Nebenverkehrsstraße.

Die Bellerivestraße oder der Seefeldquai eignen sich weit besser für die Aufnahme des Durchgangsverkehr. Von diesen beiden Straßenzügen hat der Seefeldquai den Vorteil, daß er auf der Seeseite keine Straßeneinmündungen aufweist; zudem kann sein Baulinienabstand ohne harte Eingriffe in die anstoßenden Liegenschaften auf das erforderliche Maß gebracht werden. Den verkehrstechnischen Vorteilen des Seefeldquais stehen Rücksichten auf die Quaianlage gegenüber. Auch die mit einer Verkehrsstraße für die in den Quaianlagen spielenden Kinder verbundene Gefahr darf nicht übersehen werden. Auf Grund der von der Verwaltung des Bauwesens I durchgeführten Beratungen wurde unter eingehender Abwägung aller Vor- und Nachteile die Bellerivestraße für den späteren Ausbau als Ausfallstraße in erste Linie gestellt. Mitbestimmend war dabei der Umstand, daß auch der Baulinienabstand der Bellerivestraße ohne zu harte Eingriffe in die anstoßenden Liegenschaften auf das erforderliche Maß gebracht und die Kreuzung durch Querstraßen leicht auf ein Minimum beschränkt werden kann. Die neue Straßenerführung bringt gleichzeitig den Vorteil, daß zwischen Zürichhorn und Tiefenbrunnen eine wesentlich größere Breite für die Quaianlagen zwischen Straße und See zur Verfügung stehen wird. Die breiteren Uferanlagen werden es ermöglichen, daß das heutige unerfreuliche Bild der wilden Bebauung des Quartiers nördlich des Tiefenbrunnens vom See aus besser maskiert werden kann.

Für die Verkehrsregelung auf dem Bellevueplatz wird der Stadtrat dem großen Stadtrat eine besondere Vorlage einbringen.

Zum Wettbewerb Barfüßerplatz Basel.

(Korrespondenz).

Nicht von demselben Umfang wie der gegenwärtig im Fluße befindliche Wettbewerb über den Bahnhofplatz in Zürich, aber von nicht geringerer Schwierigkeit in der Lösung, war die Aufgabe, geeignete Planunterlagen für eine Umgestaltung des bestehenden Barfüßerplatz Areals in Basel zu schaffen.

Der fortwährend zunehmende Straßen- und Straßenbahnverkehr erfordern dringend einer Reorganisation der ganzen Platzverhältnisse. Die Hauptaufgabe bestand darin, für den Fahrverkehr inkl. Verkehr der Straßenbahnen genügende Fahrbahnen herzustellen. Weiter galt es den Fahrzeugen, den Taximetern und Privatautomobilen, die im Innern der Stadt längere Zeit Aufenthalt nehmen wollen, ausreichende Parkplätze anzuweisen. Die jetzt im Bau befindliche neue Markthalle auf dem alten Kohlenplatz beim Bundesbahnhof wird bekanntlich bald räumlichen Ersatz bieten für den noch heute täglich stattfindenden Markt auf dem Barfüßerplatz. Auch die Messe soll in Zukunft vom im Basler Volksmund so benannten „Selplatz“ verbannt werden.

Auf die heute dort dominierenden Gebäude, wie Barfüßerkirche, Kasino und die Baugruppe Lohnhof Leonhardskirche war schonende Rücksicht zu nehmen. Selbstverständlich war auch der Durchführbarkeit der Wett-

bewerbsvorschläge in finanzieller Hinsicht weitgehende Beachtung zu schenken. Die Vorschläge für den Bebauungsplan und für die architektonische Gestaltung des Platzes sollten sich möglichst an die zur Zeit gültigen Vorschriften des Straßengesetzes und des Hochbauengesetzes anlehnen. Immerhin war es erwünscht neue Vorschläge über besondere Bauvorschriften aufzustellen.

Beim näheren Studium der Aufgabe stellte sich bald heraus, daß des Pudels Kern an der alten verkehrskritischen Kasino Ecke lag. Hier an der engen Passage laufen alle Tramlinien für eine kurze Strecke in dieselben Geleise zusammen. Gleichzeitig kreuzen sich hier die beiden starken Verkehrslinien Steinenberg—Kohlenberg und Barfüßerplatz—Steinenvorstadt. Die Programm-Forderung „Auf das Casino ist Rücksicht zu nehmen“ schien bis zu einer gewissen Elastizitätsgrenze dehnbar. Von besonderem Wert war daher eine Anfrage eines Bewerbers an das Preisgericht um genauere Umschreibung dieses Passus. Die Antwort gestattete denn auch den prinzipiellen Umbau am Kasino, — das außer dem Restaurationsbetrieb in seinem tiefer zurückliegenden Teile die beiden Musiksäle enthält. —: „unter dem Vorbehalt der Rücksichtnahme auf die finanziellen Folgen baulicher Veränderungen. Bei Umbau oder teilweiser Niederlegung des jetzigen Kasinogebäudes kann nur eine Lösung in Frage kommen, welche eine rationelle Benützung der Musiksäle sicherstellt und im Ganzen die Erhaltung eines ebenbürtigen Wirtschaftsbetriebes gestattet.“ Das hieß also mit anderen Worten etwaige wegrasterende Gelüste einzudämmen und die primitiven Abbruchtriebe zurückzuschneiden. Wollte man sich seinen Preis nicht verschmerzen, so war es geraten, sich auf möglichst bescheidene Umbauten zu beschränken.

Auf den festgesetzten Termin waren 28 vollständige Projekte eingelaufen, von denen eines später wegen Verstoß gegen die Wertblatt Grundsätze des S. J. A. (Abhängigkeitsverhältnis des Urhebers zu zwei Preisrichtern) ausgeschlossen werden mußte. Sie wurden in der Turnhalle an der Rittergasse ausgestellt und, nachdem die Preisgerichts-Verhandlungen ihren Abschluß gefunden hatten, auch während zirka zwei Wochen der weiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Den ersten Preis (2400 Fr.) errang Architekt Ernst Rutschler in Basel. Er schlägt — wie übrigens andere

Bewerber auch — vor, den Kasinobau an der entscheidenden Schmalfseite zu verkürzen und dafür nach der Platzseite hin zu verbreitern, sodaß er bis auf die Flucht der Gartenfassade des Musiksaales kommt. Oder mit anderen Worten: Die Musiksäle und der Mittelbau bleiben unangetastet, das eigentliche Stadtkasino wird abgerissen und etwas weiter zurück neu aufgebaut. Vorzüglich disponiert erscheinen die langgestreckten Perrons für die Straßenbahnen samt der Warthalle. Die Jury lobt im übrigen noch die Vorschläge für die einheitliche bauliche Umrahmung des ganzen Barfüßerplatzes, wogegen sie besonders die Belassung des Parkplatzes vor der Kirche auf dem bisherigen erhöhten Niveau rügt.

Der Entwurf von Jakob Hohloch in Basel gewann sich seinen Platz im zweiten Rang (2200 Fr.). Sein Wert liegt in der verständnisvollen Gestaltung des Platzes. Die Barfüßerkirche auf der einen Seite und die Bauten der Lohnhofgruppe ihr gegenüber werden mit großer Rücksicht behandelt. Dadurch aber, daß der Platz vor der Kirche dem Verkehr entzogen wird um hier eine ruhige Umgebung zu schaffen, wird die kostbare Verkehrsfläche zu stark beschnitten. Damit entstehen an allen Enden Schwerigkeiten, Parkplätze und Straßenlinien werden zu knapp und das ganze Projekt kann in verkehrstechnischer Hinsicht ohne Änderungen nicht den Anforderungen entsprechen.

An dritter Stelle (2000 Fr.) steht ein Vorschlag von Architekt Hans Mähly in Basel. Er behandelt den Umbau des Kasinos nach einem dem ersten Preis ähnlichen Prinzip, legt jedoch im Gegensatz zu jenem den Parkplatz tiefer und damit günstiger. Es gelingt ihm einen zusammenhängenden, langen Tramperron für sämtliche Stadtkinien zu schaffen. Das Preisgericht macht aber auf die ungünstigen Verkehrskreuzungspunkte aufmerksam, die zwischen Straßenbahnführungen und Fahrverkehrslinien entstehen.

Es folgte ein Ankauf (1000 Fr.) eines weiteren Entwurfes, dessen Verfasser Ernst Stockmeyer in Zürich ist und der hinsichtlich der Platzgestaltung eine neue Idee bringt. Er legt das Kasino vollständig nieder und baut es breit zwischen Kirche und Lohnhofgruppe neu auf, sodaß es die Platzfläche in zwei Teile trennt: Einen intimeren Innenhof vor der Barfüßerkirche, der dem Park dienen soll, aber leider viel zu winzig wird, und einen reinen Verkehrsplatz, eigentlich nur eine breite Verkehrsstraße, die aber auch zu knapp wird, weil sie teilweise ebenfalls als Stellfläche benutzt werden muß.

2451



Graber's
patentiert

Spezialmaschinen u. Modelle

ZUR FABRIKATION
tadelloser Zementwaren

J. Graber & Co.
MASCHINENFABRIK
NEFTENBACH-ZCH.
Telephon 35

Als Urheber zwei weiterer angekaufter Entwürfe (je 700 Fr.) zeichnen Architekt B. Luz in Feuerthalen und A. Kölliker i. F. Kölliker & Springer in Hannover. Ersterer plant einen Kreisverkehr um die Tramhaltestelle und legt auch einen tiefliegenden Parkplatz an. Letzterer beläßt das bestehende Kasino im ganzen Umfang, erhält dadurch ungenügende Fahrstreifenbreiten und schafft keine Verbesserungen der wichtigsten Verkehrsverbindung und Parkflächen. Die Juroren erteilen allerdings den architektonischen Qualitäten dieser Arbeit eine gute Note.

Es wäre nun noch auf eine ganze Reihe wertvoller Ideen in den unprämierten Entwürfen hinzuweisen, die aber meist deshalb keine Aussicht auf Verwirklichung in sich tragen, weil sie zu arg ins gute Tuch schneiden. Eines dieser Projekte räumte z. B. mit der ganzen langen Häuserreihe zwischen der oberen Gerbergasse und der Falknerstraße auf, verlängerte also quasi den Barsüßerplatz bis zur Post hinunter. Ein anderer großzügiger Entwurf verbreiterte die ganze obere Gerbergasse (setzte die eine Häuserflucht zurück) und leitete auf diese Art eine Verkehrslinie vom Barsüßerplatz zum Rümelinplatz und, in Verquickung mit einem älteren städtebaulichen Projekt, weiter via Spalenberg-Rosshofgasse zur Gewerbeschule. Wieder ein anderer Bewerber schlug vor, den Barsüßerplatz teilweise zu überbauen und die Straßenbahnen durch eine Untergrundbahn zu ersetzen, welche im Bett des Birsig Raum finden könnte. (Tatsächlich decken sich heute der Lauf des Birsig und der Verkehrsweg Gewerage—Barsüßerplatz—Marktplatz miteinander).

Schließlich gab es noch solche Vorschläge, welche, um zu verkehrstechnisch besseren Lösungen zu gelangen, das ganze Kasino mit der Hauptfront gegen den jetzigen Platz direkt neben die Barsüßerkirche stellten. Der ungeheuren Kosten wegen mußten alle diese Ideen, die mit zu stark einschneidenden Umgestaltungen verbunden waren, in den Hintergrund treten.

Erhebliche Schwierigkeiten kostete die Projektierung der Straßenbahnperrons in genügender Länge, sowie die Zugänge zu diesen, ohne daß das Publikum große Fahrflächen zu überschreiten hätte. Ja, an vielen Entwürfen — sogar bei einigen preisgekrönten — waren die Anlagen von Warthalle und Tramperrons durch Auto-Fahrbahnen zerschnitten. Im allgemeinen zeigte sich der große Mangel viel zu kleiner Parkplätze. Was bedeuten durchschnittlich 60—80 Plätze für Taximeter und Privatautomobile in einem Stadtzentrum wie hier? Sie reichen heute kaum aus. Welche Kalamität muß sich aber schon in fünf bis zehn Jahren auswirken!

Wenn auch der Wettbewerb keinen unmittelbaren Ausführungsentwurf zettigte, so lauten doch, die auf den prämierten Lösungen fußenden, zusammenfassenden Vorschläge des Preisgerichts sehr bestimmt. Sie besagen, daß

es zur Erzielung einer befriedigenden Verkehrsregelung, zur Schaffung hinreichender Straßenbahnperrons und zur glatten Führung der Straßenbahn nicht ohne einen prinzipiellen Eingriff in die bestehenden baulichen Verhältnisse abgeht. (Zurücksetzung der Schmalfeste des Kasinos bis zum Mittelbau, Abbruch des „Stöckli“ mit Zurücksetzung der Baulinie bis ungefähr auf die Höhe des Metropolis sowie Zurücksetzung der Baulinie am Kohlenberg beim Restaurant Farnsburg). Die Baulinie zwischen Strettgasse und Barsüßergasse darf nicht weiter als bis zur Ecke der Centralhalle vorgeschoben werden.

Die beidseitig der möglichst langgestreckten Straßenbahnperrons liegenden Straßen dürften nur im Einwegverkehr befahren werden. Die Strettgasse mit Zweibahnverkehr soll eine flüssige Verbindung mit der Gerbergasse aufweisen.

Es hat sich gezeigt, daß nur das tiefer zu legende Areal des Barsüßerplatzes als geeigneter Parkplatz in Frage kommt. Dank dieser Maßnahme wird es möglich sein, die Kirche aus dem Verkehr herauszuheben. Für den Fußgängerverkehr setzt das Preisgericht die ungefähre Lage der neu zu führenden Trottoirs fest.

Sinnfälligerweise der architektonischen Gestaltung des Platzes empfahl es außerdem besondere Bauvorschriften, nämlich: 1. Eine Beschränkung der Gesims- und Firshöhen der unterhalb des Lohnhofes gelegenen Häuser auf die Höhe des Restaurants zum Braunen Muß. 2. Eine ebensolche Beschränkung des Gebäudes an der Strettgasse auf die Höhe des zu belassenden Hotel Metropolis. 3. Für den Saalblock Kasino-Musiksaal die bisherigen Höhen im allgemeinen beizubehalten.

Man sieht, das Ergebnis der Barsüßerplatz-Konkurrenz lautet positiv. Trotz der zu bezwingenden Schwierigkeiten und den vielen ineinandergreifenden Faktoren, die es zu ordnen galt, resultierten befriedigende Lösungen. Diese lagen nicht zuletzt im Bereich der Möglichkeiten, weil das Programm im Grunde doch klar umrissen war und jeder Entwerfer mit sachlichen Voraussetzungen und gegebenen Kräften zu operieren hatte. (Was z. B. beim kürzlich hier besprochenen Wettbewerb Kunstmuseum Basel in keiner Weise der Fall war, weshalb auch die ganze Angelegenheit trotz zahlreicher Versuchen und Anläufen seit Jahren auf keinen grünen Zweig gelangt). Man darf also erwarten, daß unter durchaus erschwinglichen Kosten, die Verkehrsfinanzierung des Barsüßerplatzes bald in die Wege geleitet und in geraumer Zeit durchgeführt wird. (Mü.)

Vor der eidgenössischen Betriebszählung.

(Mitgeteilt.)

Am 22. August 1929 wird in der Schweiz vom eidgenössischen statistischen Amt eine eidgenössische Betriebszählung durchgeführt werden. Es ist dies die zweite Betriebszählung, die in der Eidgenossenschaft vorgenommen wird, da schon vor bald einem Vierteljahrhundert, nämlich am 9. August 1905 eine solche Erhebung stattfand.

Was will die Betriebszählung?

Bekanntlich werden in der Schweiz alle 10 Jahre (das nächste Mal bereits am 1. Dezember 1930) Volkszählungen durchgeführt, durch die Größe der Bevölkerung, ihr Wachstum, ihre Altersgliederung, ihre Berufsgliederung usw. festgestellt wird. Nun werden durch eine Betriebszählung teilweise die gleichen Verhältnisse untersucht, die auch die Volkszählung in einem Momentbild festzustellen trachtet. Dennoch ist eine Betriebszählung nicht mit einer Volkszählung zu verwechseln.

Asphaltlack, Eisenlack

Ebol (Isolieranstrich für Beton)

Schiffskitt, Jutestricke

roh und geteert

[5393

E. BECK, PIETERLEN

Dachpappen- und Teerproduktfabrik.