

Genereller Bebauungsplan für die Innenstadt Basel

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-43964>

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.

baues in der Schweiz, Prof. Dr. A. Stodola. — Ueber die Entwicklung der Verbrennungsmotoren in der Schweiz, Prof. P. Ostertag. — Technisch wirtschaftliche Fortschritte auf dem Gebiete der Wasserkraftanlagen in der Schweiz, Prof. E. Meyer und Prof. R. Dubs. — Entwicklung und Stand der Elektrizitätswirtschaft und des Elektromaschinenbaues in der Schweiz, Prof. Dr. B. Bauer und Prof. E. Dünner. — Energiewirtschaft und Recht in der Schweiz, Dir. Dr. E. Fehr.

Eine Reihe von Mitarbeitern und schweiz. Konstruktionsfirmen unterstützten die Arbeit der Hauptreferenten teils durch Ausarbeitung von Teilberichten, teils durch zur Verfügungstellung von Versuchsergebnissen und Zeichnungen ihrer Maschinen.

Ausser diesen sechs zusammenfassenden Berichten, die unter Führung neutraler Berichtersteller, auf Veranlassung des Nationalkomitee entstanden sind, wurden die nachfolgend erwähnten Berichte aus eigenem Antrieb eingereicht und nach Prüfung nach Berlin weitergeleitet:

Der ausser Betrieb befindliche Turbogenerator als Momentanreserve, Eric Brown, Baden. — Einfluss der Turbinenleistung, der Dampftemperatur, der Zwischenüberhitzung, der Entwässerung und der Dampfantnahme auf die Höhe des wirtschaftlichsten Dampfdruckes unter ausschliesslicher Berücksichtigung wirtschaftlich ausführbarer Turbinenmodelle der Ueberdruckbauart, Felix und Noak, Baden. — Note relative aux variations de débit des turbines à vapeur et à leurs conséquences sur le fonctionnement des turbines polycylindriques, Prof. Colombi, Lausanne. — Bemerkenswertes über die Entwicklung im Verbrennungsmotorenbau, A. Büchi, Winterthur. — Contribution à l'étude de l'écoulement en déversoirs, Dr. M. Golaz, Montrouge. — Grosse Dreiphasen-Generatoren, E. Hunziker, Baden. — Skizze über Fragen des Transformatorenbaues, J. Kübler, Baden. — Neue Errungenschaften auf dem Gebiete der Gleichrichter, Widmer, Baden. — Die Eisenbahntriebfahrzeuge als Energieverbraucher, Dietze, Darmstadt. — Die elektrische Fernmessung unter besonderer Berücksichtigung der Summenfernmessung, W. Janicky, Zug.

Endlich hat das Schweiz. Nationalkomitee eine grundlegende Arbeit eingereicht, die sein Mitglied, Ing. Dr. A. Strickler, über die Bestimmung der Konstanten in Chézy's Formel über die Geschwindigkeit von Wasser in Gerinnen, im Auftrag des internationalen Exekutivkomitee verfasst hat.

Es sei noch erwähnt, dass die Leitung der Zweiten Weltkraftkonferenz Berlin bei der Geschäftsstelle dieser Konferenz, Ingenieurhaus, Berlin NW 7, liegt. Den Vorsitz des Schweiz. Nationalkomitee führt Dr. E. Tissot, Delegierter des Verwaltungsrates der Schweiz. Elektrizitäts- und Verkehrsgesellschaft, Basel. Sekretär ist Ing. H. F. Zangger, Schweiz. Elektrotechnischer Verein, Zürich, Seefeldstrasse 301, der Interessenten mit weiteren Auskünften dienen kann.

Genereller Bebauungsplan für die Innenstadt Basel.

Basel steht heute vor einer sehr wichtigen Entscheidung inbezug auf die städtebauliche Anpassung vor allem der Altstadt in der Birsigmulde zwischen der Pfalz (Münsterplatz) einerseits, und dem westlichen Plateau, das begrenzt wird von Steinengraben-Holbeinplatz-Petersgraben andererseits, an die mächtig gesteigerten Anforderungen des Verkehrs. Die Tallinie der Birsigmulde, soweit sie hier in Betracht und auf dem Plane (Seite 135) zur Darstellung kommt, fällt vom Barfüsserplatz via Falkner-Gerbergasse-Marktplatz und Marktgasse zur Schiffflände, wo der überdeckte Birsigfluss in den Rhein mündet. Oestlich dieser Senke steigt als Hauptverkehrsstrasse vom Marktplatz die Freiestrasse gegen Südosten (Richtung Aeschenplatz und Zentralbahnhof) langsam an; sie ist, vor etwa 30 Jahren erweitert, heute Einbahnstrasse talwärts, während die Gerbergasse Einbahnstrasse gegen den Barfüsserplatz ist. Von der Mittlern Rheinbrücke-Schiffflände gegen NW (rheinabwärts) dient dem Hauptverkehr der Blumenrain, und aus der Gegend des Marktplatzes führt in bis 11% steilem Bogen der Spalenberg auf die Höhe der Gewerbeschule, einerseits zum Spalentor, andererseits zum Holbeinplatz, dem Ausgangs- und Verkehrssammelpunkt des weiten Westplateau von Basel.

Als besonders eng und verkehrshemmend werden im Strassen-netz dieses Altstadt-kerns empfunden die Schmalheit des Blumenrains und des Spalenbergs, verbunden mit seiner Steilheit, die Enge der Gerbergasse, ganz besonders an der bösen Ecke bei der Post, wo die Strassenbahn in die Falknerstrasse (überdeckter Birsiglauf) abbiegt, dann der Barfüsserplatz an seiner südlichen Mündung

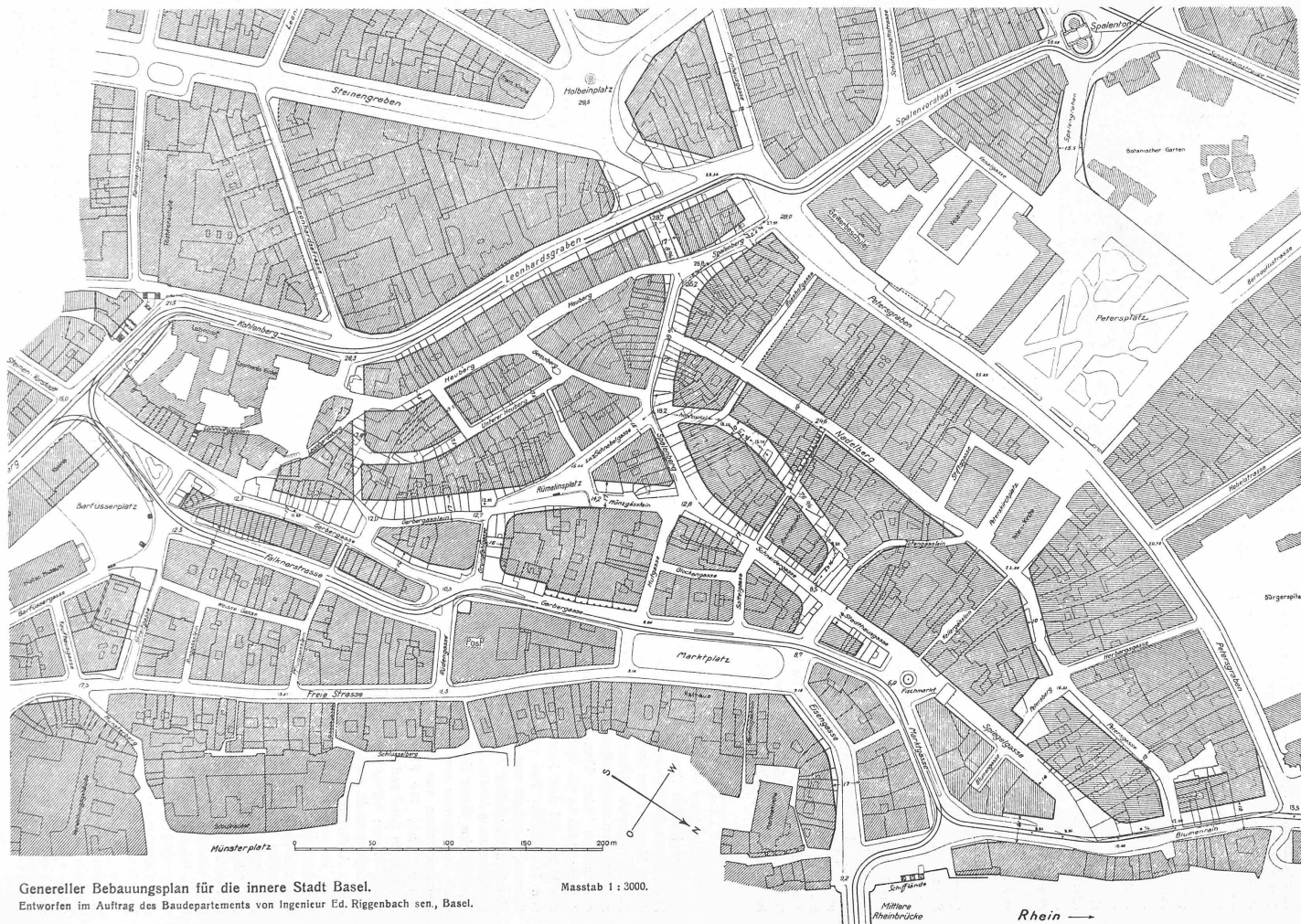
gegen Steinenberg östlich und Kohlenberg westlich, um nur die wichtigsten Mängel zu nennen.

Zu deren Behebung hat nun das Baudepartement durch Ing. Ed. Riggenbach sen. einen generellen Bebauungsplan ausarbeiten lassen, der als Beilage zum erläuternden Ratschlag (Nr. 2994) am 23. Januar d. J. vom Regierungsrat dem Grossen Rat vorgelegt und gleichzeitig durch die Tagespresse bekannt gegeben worden ist (Beilage zu den „Basler-Nachrichten“ vom 21. Januar). In verschiedenen öffentlichen Versammlungen ist nun dieser Plan eingehend besprochen worden, am 14. Febr. auch vom „Basler Ing. und Arch.-Verein“, dem durch eine Delegation Gelegenheit zu beratender Mitwirkung bei der Aufstellung des Riggenbachschen Entwurfs geboten worden war. Ausführliche Berichterstattung über die Diskussionen dieser Vorlage an den Grossen Rat findet man in „Basler-Nachrichten“ vom 11., 12. und 18. Februar, auf die hier verwiesen sei, ebenso wie auf einen einlässlichen Bericht des Blattes (vom 15. Januar) über einen vorbereitenden Vortrag, den Prof. Otto Blum (Hannover) über „Grosstadtverkehr und Stadtplanung“ am 14. Januar d. J. in Basel gehalten hat.

Das Wesentliche des Riggenbachschen „Generellen Bebauungsplan“-Entwurfes ist nebenstehender Wiedergabe zu entnehmen. In dieser Zeichnung sind die *neuen* Baulinien (Strassenfluchten) stärker gezeichnet als die bestehenden und beizubehaltenden; schraffiert sind alle Baublockflächen innerhalb der beibehaltenen und neuen Baufluchten, sodass die weissgelassenen Flächen der alten Bebauung die den Strassenerweiterungen zum Opfer fallenden Gebäude erkennen lassen. Demnach sieht man, dass die Auflockerung der alten Hangbebauung zwischen Marktplatz-Gerbergasse und dem 15 bis 20 m höher liegenden Leonhards- und Petersgraben zur Hauptsache durch zwei auf je 17 m (3 + 11 + 3 m) verbreiterte Strassenzüge erfolgt: In der Längsrichtung Fischmarkt-Schneidergasse-Rümelinsplatz-Gerbergässchen-Gerbergasse bzw. Barfüsserplatz und, in der Mitte davon gegen Westen abzweigend, der auf 8% Maximalsteigung zu korrigierende Spalenberg nach der Gewerbeschule. Nadelberg, Oberer- und Unterer Heuberg sind parallel zum Hang verlaufende Nebenstrassen, die in den Spalenberg ausmünden. Die weiteren Durchbrüche und Querverbindungen sind dem Plane abzulesen, desgleichen die bergseitige Verbreiterung des Blumenrain parallel zum Rhein, ebenso die Höhenunterschiede.

Die Vorlage des Regierungsrates hat, wie oben schon angedeutet, zu eingehender öffentlicher Erörterung Anlass gegeben, wobei sich starke Meinungsgegensätze gezeigt haben. Dazu sei heute orientierenderweise bloss erwähnt, dass in Basel die städtebauliche Planung bisher durch das Tiefbauamt erfolgt, wobei wichtige Einzelfragen von Fall zu Fall auf dem Wege des öffentlichen Wettbewerbs (z. B. Barfüsserplatz) oder dann durch Auftrag an einzelne Fachleute (wie z. B. seit Jahren an Ing. Ed. Riggenbach) bearbeitet werden. Dass dieses System der Lösungen von Fall zu Fall auf die Dauer nicht genügen kann, ist selbstverständlich. Deshalb hatte schon vor drei Jahren der „Basler Ing. und Arch.-Verein“ in einer motivierten Eingabe an den Regierungsrat die Errichtung eines eigentlichen *Stadtplan-Bureau* gefordert. Die Regierung ist darauf nicht eingetreten und hat mit der Lösung der vorliegenden Aufgabe wieder Ing. Ed. Riggenbach betraut. Auch der Anregung auf Veranstaltung eines das *ganze* Stadtgebiet umfassenden *Bebauungsplan-Wettbewerbs* wurde keine Folge gegeben.

In der Sitzung des Basler I. u. A. V. vom 14. Februar hat nun dessen Präsident, Arch. R. Christ, zwar erklärt, dass die Stadtplan-Delegation und der Vorstand des Vereins den Entwurf Riggenbach als gute Grundlage befürworten, dass der Vorstand sich von der Veranstaltung eines Wettbewerbs für den hier behandelten Stadtteil keine wesentlich anderen Ergebnisse verspreche, dass aber andererseits nach wie vor die Errichtung eines Stadtplanbureau gefordert werden müsse. In der Diskussion erklärte vor allen Prof. H. Bernoulli (der kürzlich von Zürich nach Basel zurückgekehrte Städtebau-Dozent der E. T. H.), dass der künftige Leiter des Stadtplanbureau nicht durch Annahme des Riggenbachschen Planes in einem so wichtigen Teil seines Aufgabenkreises vor vollendete Tatsachen gestellt werden dürfe. Weiter wurde eine Ergänzung des Ratschlages hinsichtlich der Kosten, des Bauprogramms und der notwendigen gesetzlichen Grundlagen vermisst. Der Verein hat dann auch die vom Vorstand beantragte Empfehlung des Riggenbachschen Planes mehrheitlich abgelehnt. — Es ist anzunehmen, dass von Baslerischer Seite über diese Angelegenheit näheres berichtet werden wird, wes-



Genereller Bebauungsplan für die innere Stadt Basel.
Entworfen im Auftrag des Baudepartements von Ingenieur Ed. Riggenschon, Basel.

Masstab 1 : 3000.

Rhein →

halb wir uns heute auf diese sachliche Orientierung beschränken. [Bemerkenswert ist übrigens die Tatsache, dass der Basler Regierungsrat derartige Bebauungsplan-Fragen zu öffentlicher Diskussion stellt, bevor der Grosse Rat darüber diskutiert und entschieden hat. Dieses Verfahren ist überaus vernünftig, denn nur so können, bei allem Respekt vor der behördlichen Kompetenz immerhin doch denkbare Verbesserungsvorschläge nichtbeamteter Fachleute provoziert und verwertet werden. Und zwar *innert nützlicher Frist*, denn wenn erst einmal eine stadträtliche Kommission aus x Freisinnigen, y Christlichsozialen, z Kommunisten usw., oder gar der Grosse Stadtrat ein Projekt behandelt hat, dann bleibt erfahrungsgemäss aus der glänzendste Verbesserungsvorschlag aus dem Volk ein frommer Wunsch; er kommt alsdann „leider zu spät!“]

*

Der Vorschlag *Musfeld*, die die Innerstadt der Länge nach mit acht „Linien“ durchziehende Strassenbahn vom Fischmarkt über Barfüsserplatz bis zur Heuwage in den vorhandenen 7 bis 8 m weiten *Birsigtunnel* (unter Ableitung des Birsig von der Heuwage Richtung Handelsbank-Wettsteinbrücke in den Rhein) muss in diesem Zusammenhang miterwähnt werden.¹⁾ Man denke sich das Verkehrsgewühl dieser Altstadtgassen um die Inkommodität der zweispurigen Strassenbahn (mit Wagenzügen bis zu acht Achsen!) entlastet, unter Wahrung der Haltestellen Markt- und Barfüsserplatz als normale Untergrundbahnhöfe, um das Bestehende dieser näher prüfenswerten Idee zu ermassen; wir behalten uns vor, auch hierauf zurückzukommen.

MITTEILUNGEN.

Fangdamm aus kreisförmigen Zellen. Zum Abschluss der Baugrube für das Schiffahrtswehr bei Deadman Island, am Ohio-Fluss, unterhalb Pittsburgh, gelangte ein Fangdamm zur Verwendung, dessen Elemente aus kreisförmigen Zellen gebildet waren. Das zu bauende massive Ueberfallswehr erhielt eine Länge von 484 m zwischen dem rechtsseitigen Widerlager und der flusseitigen Schleusenwand am linken Ufer. Nach „Engineering News-Record“ vom 9. Januar 1930 ist das Wehr auf Fels fundiert; es besitzt eine Höhe von 11,6 m bei einer Kronenbreite von 1,40 m und einer Basisbreite von 18,3 m. Der Bau erfolgte, wegen der grossen Länge, in fünf Etappen, ausgehend vom rechten Ufer. Dabei betrug die Breite der einzelnen Baugruben 24 m, ihre Längen zwischen 64 und 152 m; die beistehende Abbildung, die der erwähnten Zeitschrift entnommen ist, zeigt eine dieser Gruben. Jede der 12 m hohen Zellen besass einen Durchmesser von 12 m. Der Mantel der Zylinder bestand aus Spundwandisen von 58 kg/m Gewicht, die bis auf den Fels gerammt waren. Zur Füllung benützte man an Ort und Stelle gebaggerten Sand und Kies. Der Abstand zwischen zwei Zylindern betrug 60 cm; mittels gebogener Spundwandisen, die an T-Stücke des Zellenmantels angeschlossen wurden, stellte man die gegenseitige Abdichtung her (s. Abb. 2, Detail links). Beim Rammen der Eisen verwendete man als Führung eine kreisförmige Holzkonstruktion, die sich an einer bereits fertigen Zelle befestigen liess. Grosse Sorgfalt wurde auf die Auswahl der Eisen verwendet namentlich verlangt war eine regelmässige Nut, da hier die bedeutenden Zugkräfte übertragen werden müssen. Nach Vollendung der Arbeit in einer Grube entfernte man sofort den Fangdamm und verwendete die Eisen weiter. Der wasserdichte Anschluss der noch belassenen Zelle (der ersten des nächsten Fangdamms) an das fertige Mauerwerk wurde mit einer hölzernen Hilfskonstruktion bewerkstelligt (Abb. 2, Detail rechts). Um auch bei fortgeschrittenem Bau den Wasserabfluss ohne unnötigen Aufstau zu ermöglichen, wurden im Wehr provisorische Oeffnungen mit einer Gesamtlänge von 122 m gelassen, die erst am Schluss ausbetoniert wurden. Die Wasserdichtigkeit des Fangdamms war eine gute; seine Erstellung ging sehr rasch vonstatten, betrug doch die Bauzeit bei der grössten Grube von 24 × 152 m nur einen Monat. Während der Bauzeit wurde der Fangdamm neunmal durch Hochwasser überflutet.

¹⁾ Vgl. unter Literatur auf Seite 138 dieser Nummer.

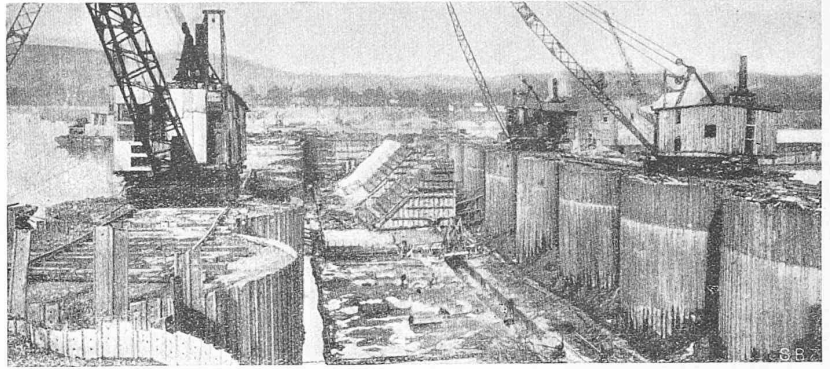


Abb. 1. Ansicht der Baugrube für das Schiffahrtswehr bei Deadman Island, am Ohio.

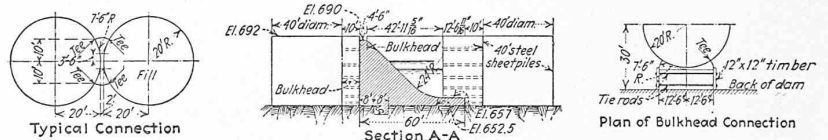


Abb. 2. Querschnitt durch die Baugrube, und Einzelheiten der Abdichtungen zwischen den kreisförmigen Zellen des Fangdamms.

(Nach „Eng. News-Rec.“)

Eine ähnliche Fangdamm-Konstruktion fand bereits früher bei den Arbeiten zur Hebung des amerikanischen Schlachtschiffes „Maine“ für eine Baugrube mit elliptischem Grundriss von 107 × 52 m Anwendung. Dort besaßen die Zellen 15 m Durchmesser. Die Gesamtlänge der einzelnen Spundisen betrug 24 m; sie waren 11,5 m in den Untergrund gerammt; die Füllung bestand aus Lehm. St.

Vom Schweizerhaus in der „Cité universitaire“ in Paris. Ueber den gegenwärtigen Ausbau der Pariser Cité universitaire haben wir auf Seite 70 lfd. Bandes (1. Februar 1930) unter Beigabe eines Planes kurz berichtet und dabei der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass auch die Schweiz dort ihr Studentenheim finden werde. Wie nun das als Geschäftsstelle amende Auslandschweizer-Sekretariat der neuen Helvetischen Gesellschaft in Bern vor kurzem bekannt gegeben hat, ist der Bau des Schweizerhauses sichergestellt. Die bisher gesammelten Gelder, die 300 000 Fr. übersteigen, sollen auf 1. April dem Bundesrat abgeliefert werden, der das Patronat über das zu erstellende Heim übernommen hat. Vom Bund erwartet man einen Beitrag von 100 000 Fr. Eine Sammlung in Paris hat bis jetzt 150 000 frz. Fr. ergeben, ferner sind aus der Schweiz noch weitere rd. 50 000 Fr. angemeldet. Geplant ist ein Bau von 40 bis 50 Zimmern. Der Baugrund wird vom Komitee der „Cité universitaire“ kostenlos zur Verfügung gestellt. — Die Auswahl der Plätze ist freilich nicht mehr gross, da die Schweiz eines der letzten Länder ist, das an den Bau eines eigenen Studentenheimes geht. Freilich musste sie den allergrössten Teil der nötigen Geldmittel durch private Sammeltätigkeit zusammen bringen. Es ging ihr nicht so gut, wie den argentinischen Studenten, denen ein Industrieller das Haus auf eigene Kosten erstellte und auch dessen gesamte Inneneinrichtung übernahm, oder wie den Belgiern, denen ein Ehepaar zur Erinnerung an seine beiden, im Kriege gefallenen Söhne ein Haus von 120 Betten stiftete; in Dänemark hat die Regierung die gesammelte Summe verdoppelt. Die Schweiz ist das einzige Land, das den grössten Teil der Mittel durch private Initiative zusammenbrachte. Bei Entgegennahme des Baugrunds hat die Schweiz dem Komitee der „Cité“ einen Betrag von 250 000 franz. Franken zu übergeben, wogegen dieses die Verpflichtung übernimmt, das Schweizerhaus dauernd zu unterhalten. Mit der Erstellung des Hauses sind die Pflichten der Schweiz erledigt, für seinen gesamten Unterhalt hat die Stiftung „Cité Universitaire“ selbst aufzukommen. Für den Bau des Heimes soll ein Wettbewerb unter den in Paris ansässigen schweizerischen Architekten eröffnet werden.

Schweizerischer Luftverkehr 1930. Das vom Eidgenössischen Luftamt ausgearbeitete Linienprogramm 1930 sieht für die Passagier- und Frachtbeförderung folgende Verbindungen vor: a) Von schweizerischen und ausländischen Gesellschaften gemeinsam betriebene Linien: 1. Genf-Zürich-München-Wien (Budapest). 2. Genf-Basel-Mannheim-Frankfurt-Köln-Essen-Amsterdam. 3. Zürich-Stuttgart-Halle-Leipzig-Berlin (Kopenhagen). 4. Basel-Zürich-München-Prag (Breslau-Warschau). — b) Fremde Linien: 5. Wien-