

Stadtplanung Basel: Bericht zur Begutachtung des Gesamtverkehrsplanes Basel

Autor(en): **Marti, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **80 (1962)**

Heft 27

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66187>

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.

auf den gedruckten 42. Jahresbericht, welcher den Vortrag im Wortlaut bringen wird. Er ist erhältlich beim Sekretär der Sektion, Dr. H. Meyer-Fröhlich, Bahnhofstr. 72, Zürich 1, Tel. 051/25 81 77. Nicht zu verachten war auch das allerdings recht angriffig formulierte Diskussionsvotum von Dr. H. Mau-

rer, welcher den Standpunkt der Erdölimporture vertrat und dabei die möglichst grosse Freiheit der Wirtschaft als erstes Erfordernis unterstrich, gegenüber gewissen Planungsmassnahmen, die Dr. Imfeld empfohlen hatte.

Stadtplanung Basel

DK 711.4.001.1

Bericht zur Begutachtung des Gesamtverkehrsplanes Basel

Der Basler Ingenieur- und Architektenverein (B. I. A.), die Ortsgruppe Basel des Bundes Schweizer Architekten (BSA) und die Sektion beider Basel der freierwerbenden Schweizer Architekten (FSAI) haben ihren Bericht zur Begutachtung des Gesamtverkehrsplanes fertiggestellt. Dieses Dokument, das in vier Teilberichten nach und nach veröffentlicht worden ist, stellt eine der schönsten, wenn nicht gar die schönste städtebauliche Studie dar, die seit dem Aufkommen der sogenannten Generalverkehrspläne in der Schweiz zustande gekommen ist.

Die Fachverbände haben es sich nicht leicht gemacht, ihre Meinung zum Gesamtverkehrsplan Leibbrand (SBZ 1958, H. 34, S. 495*) zu formulieren. Als dieser bekanntgegeben wurde, entschlossen sie sich, in freiwilliger Arbeit eine gründliche und unabhängige Prüfung desselben vorzunehmen. Allein schon dieser Entschluss verdient hohe Anerkennung. Die gesamte schweizerische Fachwelt muss den Basler Kollegen dankbar sein, dass in ihrer Stadt das städtebauliche Gewissen rechtzeitig erwacht ist. Die vollständige, mit Untersuchungen und Vorschlägen reich dotierte Arbeit macht es uns leicht, zuversichtlich an ebenso grosse Aufgaben in andern Städten heranzutreten, die vor ähnlichen Problemen stehen. Die städtebauliche Entwicklung ist als Ganzes angepackt worden, und hiefür sind wir Aussenstehende zu besonders grossem Dank verpflichtet. Stadtplanung als Teil einer übergeordneten Regionalplanung, Hoch- und Tiefbau als Bestandteile des Städtebaus, Arbeiten, Wohnen, Erholen und Verkehr als Grundlagen für weitreichende Entschlüsse, Altes und Neues zueinander geordnet und all das, was uns die stets wachsende Bevölkerung und die zunehmende Motorisierung an Aufgaben stellen, finden wir in diesem Berichte vereint, der von *Architekten und Ingenieuren* im gemeinsamen Streben verfasst worden ist. Wir beglückwünschen Basel zu seinen Fachleuten, die vor der grossen Aufgabe nicht zurückschrecken und freiwillig leisteten, was Wunsch all jener bleibt, die die Planung ernstnehmen müssen.

Im Januar 1960 ist der erste Teilbericht erschienen, der sich speziell mit der Abnahme der Autobahnen (Fernstrassen) im Kantonsgebiet, der Führung von Expresstrassen (Stadtautobahnen) und der Einfügung der Vorortstrassen in das städtische Strassennetz befasst. Der Vorschlag der Fachverbände weicht ganz grundsätzlich vom Plan Leibbrand ab. Während dieser die Uebernahme und Verteilung des einströmenden Strassenverkehrs im Prinzip nur einer einzigen Axe — einer Expresstrasse aus der Gegend des Zeughauses über den Bahnhofplatz (hier unterirdisch) und über einen Heuwaage-Viadukt bis zum Holbeinplatz — zuweist, wird von den Fachverbänden die Anlage eines grossen Autobahnringes, der die Geschäftsstadt umschliesst, empfohlen. Leibbrands Plan sah, wie die offizielle schweizerische Autobahnplanung für die grossen Städte postuliert, vor, die Beziehung Fernverkehrsstrasse — Stadtkern auf direktestem Wege herzustellen. Der Vorschlag der Fachverbände folgt zur Hauptsache den Bahnarealen über und beidseits neben ihnen. Er verfolgt das Ziel, sowohl die Beziehung Fernverkehrsstrassen — Innenstadt als auch die fürs tägliche Leben noch bedeutungsvolleren Beziehungen Vororte — Innenstadt und Vororte — Industriegebiete auf praktische Art zu lösen. Und gerade dieser Entschluss ist es, der uns von der Richtigkeit der Ueberlegungen überzeugt. Die Innenstadt wird von allem Verkehr, der in ihr nichts zu suchen hat, abgeschirmt, alle Relationen von Randgebiet zu Randgebiet sind (mit unwesentlichen Mehrlängen) auf gut befahrbaren, speziell für den motorisierten Verkehr herge-

richteten Strassen so gelöst, dass sie der Automobilist freiwillig annimmt.

Der zweite Teilbericht, der im Januar 1961 erschienen ist, befasst sich mit dem öffentlichen Verkehr. Fachverbände und Experte Leibbrand sind sich grundsätzlich einig, dass die Lösung für die Bewältigung des Massenverkehrs mit Beibehalten der Strassenbahn gesucht werden muss, weil für die Umstellung auf Busbetrieb der innerstädtische Raum viel zu knapp bemessen ist. Ebenfalls einig ist man sich, dass die Strassenbahn im Herzen der Stadt als Tiefbahn in den Untergrund verwiesen werden muss. Hinsichtlich der Tunnelführung und des Liniennetzes gehen die Meinungen aber weit auseinander. Während Leibbrand und mit ihm die Verkehrsbetriebe Basels das bisherige Netz in den wesentlichsten Teilen und Beziehungen beibehalten wollen, vertreten die Fachverbände die Auffassung, dass es richtig und zweckmässig wäre, den Anlass der Anlage teurer unterirdischer Netzteile wahrzunehmen, um das ganze Netz und die Wirkung einzelner seiner Teile neu zu prüfen. Es stehen sich also auch hier zwei Meinungen gegenüber, die gründlich gegeneinander abzuwägen sind, bevor zum Bau geschritten wird. Die Abstimmung Tiefbahn Zürich — die vielleicht auch daran krankte, dass man sich zu früh auf ein System festlegte — mag den Baslern gewisse Fingerzeige geben. Auch über die Reihenfolge der Verwirklichung der grossen Verkehrsbauten sind Fachverbände und Experte nicht einig. Die Fachverbände vertreten die Auffassung, man müsse zuerst den Autobahnring um die Innenstadt herum bauen. Seine Wirkung sei gross, der Stadtkern werde derart entlastet, dass mit dem Bau der Tiefbahn u. U. noch lange gewartet werden könne. Es versteht sich von selbst, dass solche für das Leben und die Zukunft einer Stadt wohl entscheidende Fragen nicht von heute auf morgen beantwortet werden können. Es ist nur zu hoffen, die öffentliche Diskussion setze bald ein und nicht erst dann, wenn, wie im Falle Zürichs, schon baureife Projekte vorliegen, die der Volksabstimmung unterbreitet werden müssen. Ein Debakel, wie es Zürich erleben musste, kann durch Aufklärung des Volkes vermieden werden.

Der dritte Teilbericht, der den Städteplaner im engern Sinn am meisten angeht, ist im Februar 1962 erschienen. Er enthält das städtische Strassennetz, die Autobahnanschlüsse und die Parkierung. Besondere Beachtung verdienen in diesem Teilbericht die Klarstellung von Begriffen und die Zusammenstellung der städtebaulichen Leitideen, die den Verkehrsuntersuchungen und den Vorschlägen vorausgeschickt werden. Wie nötig es ist, Begriffe einmal gründlich zu bestimmen, wird jedermann bewusst, der — sei es im Kreise der Kollegen, sei es in der Öffentlichkeit — mit Planungsfragen zu tun hat. Wenn vielleicht die Auswahl von nur neun Begriffen etwas zufällig erscheint, wollen wir bedenken, dass es nicht Aufgabe der Fachverbände sein konnte, ein Kompendium der Planung zu schreiben. Sie wählten jene Worte aus, die für die Bearbeitung ihrer Aufgabe unbedingt nötig waren.

Aufgabe der schweizerischen Fachwelt, insbesondere der Hochschulen muss es sein, die hier angedeutete Methode anzuwenden, um Licht in die ägyptische Finsternis der Regional- und Stadtplanung zu tragen. Von den städtebaulichen Leitideen sind die wesentlichsten im dritten Kapitel dieses Teilberichtes zusammengestellt, Forderungen, die der Städter meist unbewusst an seine Stadt stellt, Forderungen, die der Planer zunächst ergründen und in Worte fassen muss, bevor er sie auf dem Papier darstellt und bevor er dran-

geht, Baulinien zu ziehen und Randsteine zu versetzen. Diesen Teil der Arbeit, welcher Radial- und Ringstrassen — die wichtigsten Adern des pulsierenden Stadtlebens — behandelt, müssen wir mit ganz besonderem Nachdruck all jenen zum Studium empfehlen, die gewohnt sind, modernen Städtebau mit altherkömmlichen Methoden zu betreiben. City, Wohngürtel, Industriezone, der Stadtrand und die Beziehungen zu den Vororten, Grünzonen und Fragen der Gestaltung, auch solche der Hygiene und Sicherheit (Motoren-Abgase und -Lärm, Verkehrsgefahren und ähnliches) werden erklärt und auf das Objekt Basel bezogen, bevor von Verkehrsprognosen, Zählungen, Verkehrsumlegungen, neuem Verkehr, Fahrleistungen und anderem die Rede ist. Einen uns wesentlich scheinenden Satz, den wir doppelt unterstreichen wollen, schreiben wir wörtlich ab: «Die Verkehrsplanung soll in erster Linie von den Bedürfnissen des Fussgängers ausgehen». Erst dann, wenn wir wissen, was der Mensch braucht, wollen wir von Anschlüssen an Autobahnen, Tangenten, vom Aufbau des Stadtstrassennetzes, vom Cityring und den Strassen der City reden. Ein Vergleich der Arbeit der Fachverbände mit dem offiziellen Gesamtverkehrsplan muss auch jene bekehren, die glauben, das Zählen von Fahrzeugen und die Verkehrsprognosen mit Umliegungen genügen, um das wohl komplexeste aller Probleme des Hoch- und Tiefbaus, die Stadtplanung, zu lösen. Wir sind fest davon überzeugt, dass diese von den Basler Architekten und Ingenieuren angewandte Methode — sie konnte in diesem dritten Teilbericht ja nur angedeutet oder vorgezeichnet werden — zum Ziele führen wird.

Fachlich interessant ist, dass die Fachverbände neben dem grossen Statdtautobahnring mit Nord-, Ost-, Süd- und Westtangente einen engeren Cityring vorschlagen, der die City beidseits des Rheins umschliesst (siehe SBZ 1962, H. 24, S. 435, Bild 4). Dieser Ring soll mit einer grossen Zahl von Parkhäusern ausgestattet werden, die mit dem treffenden Wort Auffanggaragen richtig gekennzeichnet worden sind. Auch über die Parkierung auf öffentlichem Grunde enthält dieser Teil beachtenswerte Grundsätze und Vorschläge.

Der vierte Teilbericht, der ebenfalls im Februar 1962 als vorläufiger Abschluss der Arbeit erschienen ist, enthält Kalkulationen über die Baukosten, den Zeitplan für die Verwirklichung, eine Zusammenfassung der Ideen und die Anträge der Fachverbände, die in den Forderungen gipfeln, eine Gesamtkonzeption zu erarbeiten, den Autobahnring in erster Etappe zu bauen, die Strassenbahn beizubehalten und sie im Stadtkern in die Tiefe zu legen. Die Fachverbände unterstützen jede Vergrösserung des Parkraumes im Stadtgebiet, sofern die Zu- und Wegfahrten der Garagen am Cityring oder ausserhalb desselben liegen. Für die weitere Bearbeitung stellen sich B. I. A., BSA und FSAI zur Verfügung.

Einen Absatz dieses vierten Teilberichtes schreiben wir noch ab, weil er uns für den Geist, der diese bedeutende Arbeit beseelt, bezeichnend scheint und für alle andern Städte wegweisend wird: «Statistische und andere Resultate der Stadtforschung sind in der Hand des Planers ausserordentlich wertvolle Waffen. Sie dürfen nicht vernachlässigt werden. Es ist jedoch gefährlich, ihnen zu grosse Bedeutung beizumessen oder die Planung gar von ihnen leiten zu lassen. Ueber ihnen steht der Mensch mit seinem schöpferischen Ingenium.»

Hiezu, liebe Basler Kollegen, herzlichste Glückwünsche und Dank.
Hans Marti

Mitteilungen

Eine neue Betonschwelle für Eisenbahnen. Die vorgespante Zwei-Block-Betonschwelle SRS Typ 101, die am 13. April d. J. in Bern von den Firmen Stag (Staubgut-Transport AG.) Maienfeld und Hunziker AG. Baustoffwerke, Bern, vorgeführt wurde, stammt aus Schweden und wird in der Schweiz in Lizenz hergestellt. Die Fachleute der SBB und der Privatbahnen wurden mit den technischen Einzelheiten, der Fabrikation und der Montage der Schwelle be-

kanntgemacht, die neben den üblichen Vorteilen der Zwei-Block-Schwelle folgende Hauptmerkmale besitzt: Die beiden Blöcke sitzen torsionsfest auf einem Rohr und sind mit einem durchgehenden Spannstahl mit 13,5 t vorgespannt. Die Lasten werden von den Schienen über eine isolierende Gummipatte auf die Schwelle übertragen. Zur Befestigung dient eine aus einem einzigen Stück bestehende Federklemme und ein isolierter, durch jeden Block hindurchgehender Bolzen. Auf dem Gebiet der Montage von Gleisabschnitten mit Betonschwellen ist besonders der leistungsfähige Gelenkwagen HUL - 2 aufgefallen, der gestattet, bis 80 m lange, fertig montierte Schienenstücke über Kurven, Weichen usw. zu transportieren. Ohne dem Urteil der Fachleute vorgreifen zu wollen, glauben wir, dass diese neue Schwelle, die in grösserem Mass seit Jahren in Schweden, aber auch in anderen Ländern verwendet wird, einen weiteren Fortschritt auf dem Gebiet des Eisenbahnoberbaus bedeutet.

Lüftung der Strassentunnel. Zufolge einer Mitteilung des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau werden durch die Tunnelkommission des Internationalen Ständigen Verbandes der Strassenkongresse in Frankreich, Holland, Belgien und in der Schweiz Messungen durchgeführt über die Erzeugung von giftigen Abgasen in Strassentunneln. Anhand dieser Messungen sollen die theoretischen Grundlagen zur Berechnung der Lüftungsanlagen von Strassentunneln überprüft werden; diese Untersuchungen sind daher für die Schweiz, die zahlreiche Strassentunnel zu erstellen hat, von ganz besonderem Interesse. Zur Gewährleistung der Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Messungen wird sehr grosser Wert darauf gelegt, dass sie überall von den gleichen Leuten mit den gleichen Geräten durchgeführt werden. Die selbe Equipe, die bereits im letzten Jahr die Messungen in Frankreich begonnen und in Holland und Belgien ebenfalls vorgenommen hat, kommt nun in die Schweiz; sie wird am 8. Juli im Axentunnel, nördlich Flüelen, und am 11. Juli im Rongellentunnel, südlich Thusis, das gleiche Programm durchführen. Dazu braucht es eine grössere Zahl von Hilfskräften, die teilweise von der Schweiz zur Verfügung gestellt werden.

Persönliches. *Meinrad Scherrer*, dipl. Arch., und *Peter Hartung*, Arch. und Innenarch., sind Teilhaber des Architekturbüros *Karl Scherrer*, Schaffhausen, geworden (Firmenbezeichnung *Scherrer & Hartung*, Architekten). Die Zusammenarbeit von Karl Scherrer mit *Karl Pfister*, Arch. S. I. A. in Küsnacht ZH, bleibt im bisherigen Rahmen.

Schweiz. Bauzeitung. Zu verkaufen sind «Die Eisenbahn», Jahrgänge 1878 bis 1882, und «Schweiz. Bauzeitung», Jahrgänge 1883 bis 1920, alles gebunden. Adresse: Dr. H. Nägeli, Limmattalstrasse 108, Zürich 10/49, Tel. 051/56 76 65.

Buchbesprechungen

Grundlagen der Strassenverkehrstechnik. Theorie der Leistungsfähigkeit. Von *E. Engel*. Sammlung Göschen, Band 1198. 24 S. mit 55 Abb. Berlin 1961, Walter De Gruyter & Co. Preis DM 3.60.

Der Autor stellt die heute angewandten quantitativen Methoden zur Berechnung der Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Knoten in knappster und übersichtlicher Weise zusammen. Er stützt sich dabei auf die bekannten Arbeiten von Greenshields, Grabe, Pampel, Schlums, Korte u.a., die er mit vermutlich eigenen Beiträgen ergänzt.

Eine solche Zusammenfassung ist auf klar definierte Begriffe angewiesen. Nicht zuletzt beruht der Wert dieses Büchleins in seinem Beitrag zur Festlegung von Fachausdrücken auf einem in steter Entwicklung begriffenen Wissensgebiet. Als etwas seltsam empfindet man immerhin die Definition des Verkehrs als einer Summe von *Fahrzeugen* und nicht etwa von *Bewegungen*. Dies erlaubt allerdings dem Verfasser, ohne Ironie und Widerspruch vom «ruhenden Verkehr» zu sprechen. Bei der Unterscheidung der verschiedenen Grenzen der Leistungsfähigkeit hält sich das Buch an die aus dem Amerikanischen übersetzten Ausdrücke der ideellen,