Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 81 (1963)

Heft: 16

Artikel: Gesamtplan der Stadt Basel: zusammenfassender Bericht über die Planungsarbeit der Fachverbände BIA Basler Ingenieur - und Architektenverein, BSA Ortsgruppe Basel des Bundes Schweizer Architekten, FSAI Ortsgruppe Basel der Freierwerbenden Schweizer Archi...

Autor: Redaktion

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-66774

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: 12.07.2025

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

ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINS S.I.A. UND DER GESELLSCHAFT EHEMALIGER STUDIERENDER DER EIDGENÖSSISCHEN TECHNISCHEN HOCHSCHULE G.E.P.

Gesamtplan der Stadt Basel

Zusammenfassender Bericht über die Planungsarbeit der Fachverbände

B I A Basler Ingenieur- und Architektenverein

B S A Ortsgruppe Basel des Bundes Schweizer Architekten

F S A I Ortsgruppe Basel der Freierwerbenden Schweizer Architekten

Hierzu Tafeln 23 bis 29

DK 711.5

In unseren traditionellen Sonderheften zur Schweizer Mustermesse sind in der Vergangenheit oft schon markante Bauten dieser grossen Basler Veranstaltung dargestellt worden. Dies Jahr aber freuen wir uns, einen für die bauliche Entwicklung Basels noch viel wichtigeren Beitrag unsern Lesern vorlegen zu können: einen Kurzbericht über den Gesamtplan der Stadt Basel, den die Fachverbände BIA, BSA und FSAI in gemeinsamem Zusammenwirken langer Jahre ausgearbeitet haben. Dieses aus der Liebe zur Vaterstadt mit spontaner Hingabe und bewundernswerter Ausdauer freiwillig geschaffene Werk hat in den Fachkreisen höchste Anerkennung gefunden.

Zur Einführung in die Probleme sei verwiesen auf unsere Veröffentlichung der Kurzfassung des Gutachtens von Prof. Dr. *K. Leibbrand* [1]), welchem Gutachten der nachfolgend beschriebene Gesamtplan der Fachverbände gegenübergestellt wird. Zu einer Einzelfrage, dem Claraplatz, hat sich Prof. Leibbrand hier 1953, S. 183 geäussert. Den architektonisch-städtebaulichen Aufgaben Basels hat Architekt *H. Marti* die folgenden Beiträge in der SBZ gewidmet: Basels neuer Marktplatz (Wettbewerb) 1949, Nr. 37, S. 497; Kulturzentrum (Wettbewerb) 1953, Nr. 44 und 45, S. 648 und 662; Basel und das Gellertareal 1962, H. 24, S. 410; Stadtplanung Basel 1962, H. 27, S. 487. *Die Redaktion.*

1. Einleitung

1.1. Wie es zum Gesamtplan der Fachverbände kam

Die Fachverbände BIA, BSA und FSAI des Kantons Basel-Stadt haben in den Jahren 1959 bis 1962 einen Gesamtplan der Stadt Basel ausgearbeitet. Sie haben ihre Arbeit in vier Teilberichten Behörden und Mitbürgern zur Kenntnis gebracht:

1. Teilbericht (Januar 1960): Fernstrassen, Vorortsstrassen, Stadtautobahnen.
2. Teilbericht (Januar 1961): der öffentliche Verkehr.
3. Teilbericht (Februar 1962): Autobahnanschlüsse, städtisches Strassennetz und Parkierung.
4. Teilbericht (Februar 1962): Baukosten, Zeitplan, Zusammenfassung.

Schon seit langer Zeit sind immer wieder Rufe nach einer städteplanerischen Gesamtkonzeption für Basel laut geworden. Den äusseren Anstoss zur zielbewussten Aktivität der Fachverbände in dieser Richtung hat die Herausgabe des von Prof. Dr. *K. Leibbrand* verfassten Gesamtverkehrsplanes [1]) durch den Regierungsrat gegeben. Die innere Bereitschaft aber, in einem Zeitalter rascher Bewegung und umwälzender Ereignisse gegen die Gefährdung der Vaterstadt durch zufällige und chaotische bauliche Entwicklungstendenzen mit brauchbaren und sinnvollen Ordnungsvorschlägen ankämpfen zu helfen, war in weiten Kreisen der Architekten und Ingenieure stets vorhanden.

Der Gesamtverkehrsplan Leibbrand wurde dem Grossen Rat und dem Volk des Kantons Basel-Stadt im August 1958 vorgelegt. Er hatte zum Ziel, eine gesamthafte Planungsbasis für die Lösung der auch in unserer Stadt unter dem Druck der Entwicklung immer akuter werdenden Verkehrsprobleme zu bilden. Nach Veröffentlichung des Gesamtverkehrsplanes Leibbrand haben die drei Basler Fachverbände beschlossen, in gemeinsamer Arbeit zu diesem Vorschlag Stellung zu nehmen.

[1]) **Gesamtverkehrsplan Basel.** Kurzfassung von Prof. Dr.-Ing. *K. Leibbrand,* ETH, Zürich. «Schweiz. Bauzeitung», 76. Jahrgang, Heft 34 (23. Aug. 1958).

Wenn dabei anfänglich lediglich die Absicht bestand, den vorliegenden Gesamtverkehrsplan Leibbrand kritisch zu beleuchten, so wurde im Verlauf der Bearbeitung klar, dass diesem Plan trotz seiner lobenswerten Bemühung um eine Gesamtschau bessere und dem Wesentlichen Basels näherkommende Planungsideen gegenübergestellt werden konnten. Vor allem entstand die eindeutige Erkenntnis, dass der Gesamtverkehrsplan die spezifischen Gegebenheiten Basels nicht oder viel zu wenig berücksichtigt und sich ferner nur mit Fragen der Verkehrssanierung befasst, die zahlreichen anderen Belangen der Städteplanung ausser acht lassend.. Die Fachverbände haben aus dieser Erkenntnis die Konsequenz gezogen, selbst einen Vorschlag für die zukünftige Gestaltung Basels zu konzipieren. Wenn dabei auch die verkehrstechnischen Belange einen relativ grossen Raum eingenommen haben, da diese in der heutigen Zeit naturgemäss im Vordergrund städteplanerischer Bemühungen stehen müssen, so war den Fachverbänden bei ihrer Arbeit doch stets oberstes Anliegen, alle Belange, welche Platz und Einfluss im Gesamtbild grosszügiger und wirklichkeitsnaher Städteplanung haben müssen, zu erfassen und aus ihnen in schöpferischer Anstrengung die für Basel brauchbare planerische Grundidee zu finden. In zahllosen Kommissionssitzungen und Gesprächen mit Fachbeamten, Experten und Vertretern interessierter Kreise der Bevölkerung haben sich die Fachverbände der Erledigung dieser selbstgestellten Aufgabe gewidmet.

Der vorliegende Kurzbericht fasst den in den vier Teilberichten ausführlich dargestellten Gesamtplan der Stadt Basel zusammen.

1.2. Warum ein Gesamtplan notwendig ist

Der Gesamtverkehrsplan Leibbrand ist unter dem Druck einer stets anwachsenden Verkehrsmisere entstanden. Diese Misere hat in der Vergangenheit zu Einzellösungen geführt, welche eine Zersplitterung der aufgewendeten Mittel ohne durchgehende Wirkung mit sich gebracht haben. Aus diesem Grunde hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt die Erstellung eines Gesamtverkehrsplanes veranlasst. Die Fach-

verbände begrüssen diese Tendenz, die Verkehrsprobleme Basels in ihrer Gesamtheit zu betrachten. Sie gehen in dieser Richtung weiter und stellen fest:

Die bauliche Entwicklung einer Stadt kann nur auf gesunde Bahnen gelenkt werden, wenn alle ihre Aspekte nach ihrer Gewichtigkeit in einer durchführbaren planerischen Gesamtidee zusammengefasst werden. In diesem Sinne ist der Gesamtverkehrsplan nur Teilstück der Gesamtplanung.

Die geschlossene Einheitlichkeit der Stadtbilder Basels aus vergangener Zeit ist Ausdruck einer homogenen Bürgerschaft, welche in relativ langsamer Entwicklung mit beschränkten technischen Mitteln ihre Stadt durch Jahrhunderte hat entstehen lassen. Der Aufbruch des technischen Zeitalters hat das Tempo der Entwicklung gewaltig gesteigert, die technischen Möglichkeiten unendlich vermehrt und aus einer relativ geschlossenen, zahlenmässig kleinen Bürgerschaft eine in mancher Beziehung heterogene, in die Hunderttausende gehende Einwohnerschaft gemacht.

Unter diesen Umständen ist die Gefahr gross, dass sich das klare Stadtgebilde in eine chaotische Agglomeration verwandelt, welche sich dem ordnenden Willen des Menschen entzieht und ihn beherrscht, anstatt von ihm beherrscht zu werden. Der Kampf gegen diese Gefahr macht die Anstrengung der Schaffung einer klaren Gesamtkonzeption zur lebenswichtigen Notwendigkeit.

2. Städtebauliche Konzeption

2.1. Der Gesamtplan der Fachverbände als Produkt allgemeiner städteplanerischer Erkenntnisse und spezifischer Eigenschaften Basels

Um eine nutzbringende Planung durchführen zu können, haben die Fachverbände versucht, sich möglichst durchdringende Erkenntnisse über die allgemeinen Grundsätze moderner Stadt- und Verkehrsplanung, sowie über die spezifischen Eigenschaften des Stadtgebildes «Basel» zu erarbeiten. Sie sind hierbei zu den folgenden Resultaten gelangt:

Die planerische Bearbeitung einer Stadt darf sich nicht auf das eigentliche Stadtgebiet beschränken. Sie muss die Beziehungen des Stadtgebildes zu seiner nähern und weitern Umgebung mit untersuchen, d. h. sie ist in die Regionalplanung einzuordnen. Politische Grenzen dürfen primär nicht berücksichtigt werden, da sie in ihrer Wirkung veränderliche Grössen darstellen. Der Kontakt mit den Planungsstellen politischer Nachbarn ist unumgänglich.

Basels geographische Lage ist im europäischen Raum von zentraler und bevorzugter Bedeutung.

Basel ist eine Handelsstadt mit vorwiegend internationalen Beziehungen. Es ist trotz seiner Grenzlage im schweizerischen Raum nach allen Seiten gleichmässig und erstklassig an das europäische Verkehrsnetz anzuschliessen.

Die zentrale Stadt soll nicht mit den Vororten zusammenwachsen. Diese sind jener als Satelliten beizuordnen, welche ihrerseits logisch aufgebaute, geschlossene und selbständige Einheiten bilden.

Um Basel als «zentrale Stadt» legt sich ein Kreis von historischen Dörfern und Satelliten. Da sich die letzteren ebenfalls ausbreiten, sind sie gegen die Stadt durch Grünzonen abzugrenzen.

Um eine Stadt nicht zum amorphen Häusermeer entarten zu lassen, ist ihr Raum funktionel logisch zu gliedern. Das Stadtgebiet selbst ist aufzuteilen, zunächst nach Funktionen in Wohnzonen, Geschäftszonen, Industriezonen usw., in den Wohnzonen wiederum in Quartiere, welche ähnlich zu behandeln sind wie Satelliten.

Basel als Stadtbild ist zentral aufgebaut. Kreisförmig haben sich im Verlauf der Jahrhunderte die Quartiere um das Zentrum des Münsterhügels gelegt. Bis in die jüngste Zeit hat sich auf Grund des zentralen Charakters der Stadt ein Strassensystem von radialen Ausfallstrassen und tangentialen Ringstrassen entwickelt. In diesem kreisförmigen Aus-

Zu Tafel 23 (rechts nebenan): **Schematische Darstellung des idealen Aufbaues einer zentralen Stadt**

1. Zonenaufteilung

Um eine Stadt nicht zum amorphen Häusermeer ausarten zu lassen, ist ihr Raum funktionell logisch zu gliedern. Das Stadtgebiet ist aufzuteilen in:

— die **City,** das Stadtinnerste, mit allen Anlagen gemeinsamen, zentralen Interesses, wie: Ladenzentrum, Geschäfts- und Bankenzentrum, höhere Schulen, kulturelle Bauten und Verwaltungsbauten;

— den **Wohngürtel,** als um die City gelegtes Wohngebiet, mit Aufteilung in überblickbare, in sich geschlossene Einheiten (Quartiere). Jedes Quartier soll über ein eigenes Zentrum mit Läden, Mittelschulen, Kirchen usw. verfügen und ist vom benachbarten Quartier durch eine Grünzone zu trennen;

— eine **Industriezone,** peripher an den Wohngürtel angeschlossen und in guter Lage zu allen Verkehrswegen;

— mehrere **Vororte (Satelliten),** welche im direkten Einzugsgebiet der Stadt liegen. Jeder Satellit ist analog den Quartieren als eigenständige Einheit und von Grünzonen umgeben, zu gestalten;

— in **Grünzonen,** welche nicht nur als «Stadt-Lungen», sondern auch zur räumlichen Gliederung der Stadt dienen.

2. Verkehrsführung

Die Verkehrsführung ist in den individuellen Fahrverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fussgängerverkehr zu unterteilen.

a) Individueller Fahrverkehr

Zunächst sind die verschiedenen Strassenarten zu klassieren in:

— **Hauptverkehrsstrassen** für Schnellverkehr und Verbindungen über grosse Distanzen;

— **Erschliessungsstrassen** als Verbindung von den Hauptverkehrsstrassen zum Zielgebiet;

— **Wohnstrassen** (wozu auch die Ladenstrassen gehören) vorwiegend dem Anwänder zur Verfügung stehend.

Diese Strassen sind die Grundlage zum Aufbau des Strassennetzes im Stadtgebiet, welches sich unterteilen lässt in:

— den **Autobahnring,** als System leistungsfähiger, zu einem Ring zusammengeschlossener, tangentialer Hauptverkehrsstrassen. Er übernimmt den internationalen Transitverkehr, den grossräumigen Ziel-, Quell- und städtischen Binnenverkehr;

— die **Radialstrassen** als leistungsfähige Erschliessungsstrassen, welche die City, die Wohnquartiere und den Autobahnring untereinander verbinden;

— den **Cityring** als System ringförmig zusammengeschlossener tangentialer Erschliessungsstrassen. Er übernimmt den kleinräumigen Ziel-, Quell- und städtischen Binnenverkehr;

— die **Wohnstrassen,** als verkehrsentlastete Quartier- und Citystrassen.

Das also ring- und radialförmig aufgebaute Strassennetz entlastet die City- und Wohnquartiere von allem unnötigen Fahrverkehr und ordnet funktionell eindeutig den individuellen Fahrverkehr.

Das ideale Strassennetz ist vom ruhenden Verkehr durch Parkierungsanlagen zu entlasten. Geeignet hiefür sind:

— **Grossgaragen** am Autobahnring, vorwiegend als Auffanggaragen bei Grossveranstaltungen;

— **Sammelgaragen** am Cityring, für Besucher der City.

b) Oeffentlicher Verkehr

Er ist nach seinen Funktionen zu gliedern in:

— **Hauptlinien** als Verbindung zwischen den Arbeitszentren der Stadt mit den Wohnquartieren und Vororten;

— **Nebenlinien** als Zubringerlinien zu den Aussenstationen der Hauptlinien und als Verbindung benachbarter Wohnquartiere und Vororte.

Der Aufbau des Verkehrsnetzes im Stadtgebiet besteht aus:

— **Durchmesserlinien,** welche aus Hauptlinien zusammengesetzt sind und sich in der City kreuzen. Sie strahlen sternförmig gegen den Wohngürtel und die Vororte aus.

— **Tangentiallinien,** aus Nebenlinien zusammengesetzt, in der Regel schienenfrei und an das Strassennetz gebunden.

c) Fussgängerverkehr

Vorab im Citygebiet und in den Quartierzentren sind Zonen mit Fussgängerpräferenz auszuscheiden. Dazu muss der öffentliche und private Fahrverkehr funktionell geordnet erfolgen.

Schematische Darstellung des Idealen Aufbaues einer zentralen Stadt

Wohngürtel

City
Nur Zubringer und Kurzparkierer

Quartier

Satellit

Quartier- oder Satellitenzentrum

Industrie

Autobahnring
Transit-, regionaler und städtischer Binnenverkehr

Cityring
Städt. Binnen-, Ziel- und Quellverkehr

Radialaxe

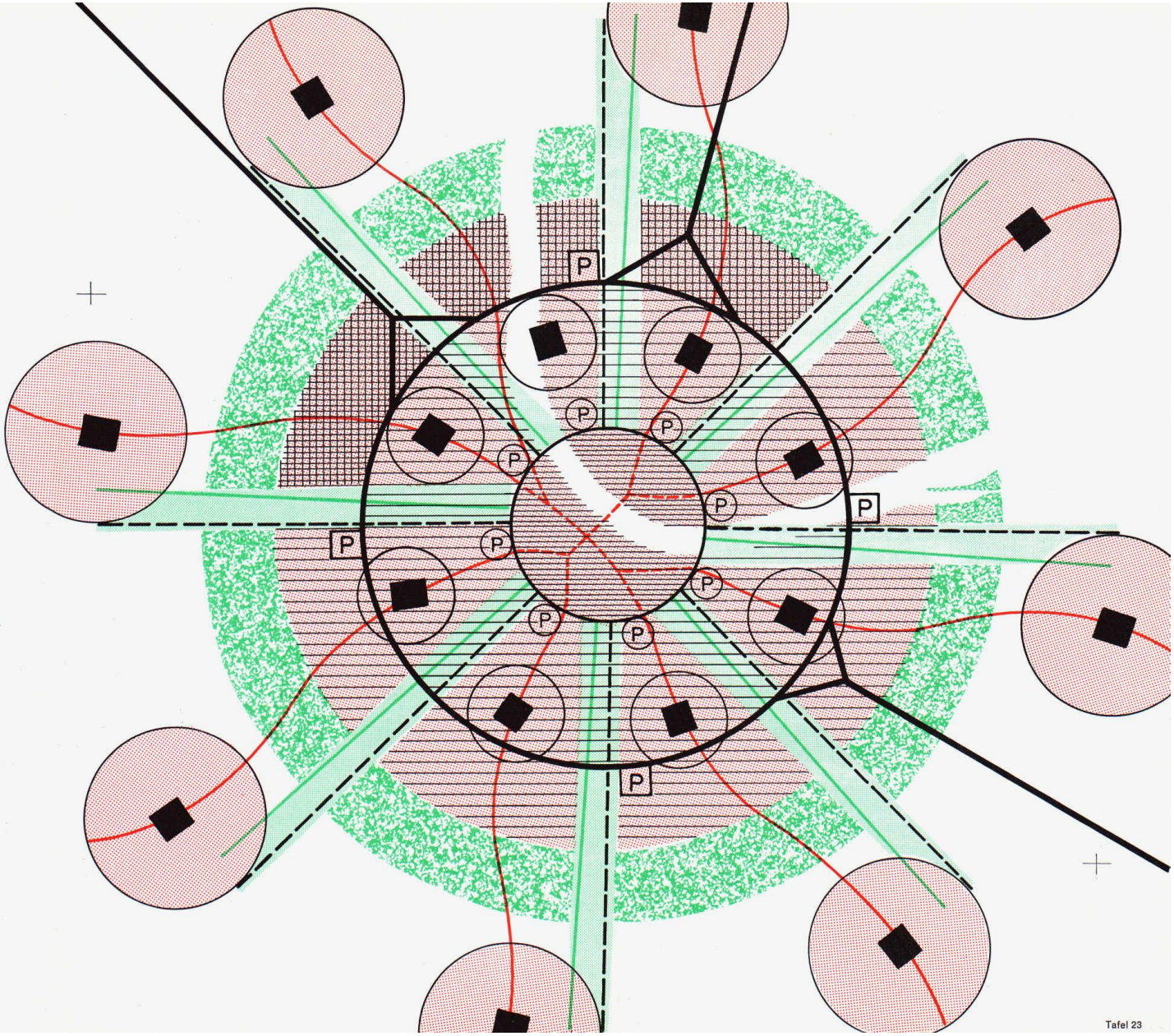
Oeffentliches Verkehrsmittel

Tiefbahn

Grüngürtel

Auffanggaragen
mit Zufahrten vom Cityring

Auffanggaragen
mit Zufahrten vom Autobahnring



BIA, BSA und FSAI
Begutachtung des Gesamtverkehrsplans Basel

Tafel 23

Seite / page

leer / vide / blank

bau liegt für die Stadt- und Verkehrsplanung Basels eine grosse Chance, die nicht selbstverständlich ist.

Die aus den engen Vorstädten im Stadtinnern über weiträumige, meist begrünte Radialstrassen zu markanten Nahzielen und freien Grünflächen führenden historischen Ausfallstrassen werden nicht nur als Quartiererschliessungsstrassen verwendet. Sie unterteilen gleichzeitig den Wohngürtel in einzelne selbständige Quartiereinheiten. Diese die Stadt dergestalt gliedernden Strassenräume sollen entsprechend ihrer Funktion städtebaulich hervorgehoben werden.

Während der Wohngürtel sich aus einer Reihe ähnlicher Quartiere zusammensetzt, wird das Gebiet der City, welches naturgemäss alle Funktionen zentralen Interesses enthält, in Funktionszonen (Ladenviertel, Universitätsviertel, usw.) unterteilt. Auch hier wird durch diese Massnahme die Aufgabe des Städtebauers erleichtert, da er sich bei seinen richtungsweisenden Detailstudien für dieses Gebiet an das Erreichen klarer Funktionsziele halten kann.

Basel ist auch als Industriestadt von grosser Bedeutung. Die Industriezone legt sich schon heute als relativ geschlossener Gürtel um die West- und Nordseite der Stadt. Da grosse räumliche Ausdehnung der Industrie im eigentlichen Stadtgebiet aus Mangel an Raum nicht mehr möglich ist, muss die kleine noch vorhandene Landreserve auf das sorgfältigste und rationellste genützt werden. Im Einzugsgebiet der Stadt sind Industriezonen auszuscheiden, um dem Siedlungsgebiet die wirtschaftlich notwendige Produktionskapazität zu erhalten.

Ein Stadtzentrum, welches in der Regel den weitaus grössten Verkehrsanfall und häufig ein enges, historisch überliefertes Strassennetz aufweist, ist nicht durch Aufreissen neuer breiter Strassenzüge zu «sanieren», sondern durch geeignete Massnahmen von allem unnötigen Fahrverkehr zu befreien.

Das Stadtzentrum Basels ist als Ganzes möglichst weitgehend vom motorisierten Verkehr zu befreien. Zu diesem Zweck ist der Durchgangsverkehr um die City herumzuleiten. Der langparkierende Ziel- und Quellverkehr der City ist in am Cityrand gelegene Grossgaragen zu leiten und nur der Kurzparkierer und Zubringer in die City zuzulassen. Der öffentliche Verkehr ist unter Pflaster zu verlegen. Durch diese Massnahmen kann das Citystrassennetz so weitgehend entlastet werden, dass das Ideal der «Fussgängercity» teilweise erreicht wird.

Vorhandene Altstadtgebiete sind als Ganzes zu erhalten. Es ist falsch, nur einzelne als wertvoll erachtete Bauten zu bewahren und aufzuputzen, deren bescheidene Nachbarn jedoch, die für das Cachet des Ganzen genau so wichtig sind, dem Schicksal des Abbruches zu überlassen.

Basel ist eine Kulturstadt mit wertvollen und lebendigen Ueberlieferungen. Dieser Umstand verpflichtet zur Erhaltung und Pflege der noch vorhandenen, geschlossenen Altstadtteile.

Grünzonen, welche für eine Stadt als «Lungen» von grosser Bedeutung sind, sollen wo immer möglich nicht nur als Schmuck, sondern gleichzeitig als gliedernde Elemente zwischen einzelnen Teilen des Stadtganzen dienen.

Die Grünzonen, welche längs den Strassenräumen der Radialstrassen bestehen, sind unbedingt zu erhalten oder auszubauen, da sie, neben ihrer «Lungenfunktion», zur Gliederung der Fläche vor allem des Wohngürtels optisch aufs eindrücklichste beitragen. Wo längs der bezeichneten Ausfallaxen heute Grünflächen fehlen, sind nach Möglichkeit solche einzuführen. Nach aussen, d. h. gegen die sich ebenfalls ausdehnenden Satelliten, ist die Stadt durch Grünzonen abzugrenzen.

Die Verkehrsführung in einem städtischen Raum hat sich dessen organischem Aufbau anzupassen. Sie darf diesen Aufbau nicht um vermeintlicher technischer Vorteile willen stören oder zerstören.

Die Gegebenheit des kreisförmigen Aufbaus der Stadt und des Ausstrahlens aller Elemente aus einem Zentrum wird als Grundlage zur Planung der baulichen Weiterentwicklung Basels übernommen. Um das Zentrum, die City, welche alle Funktionen zentralen Interesses enthält, legt sich ein aus einzelnen Quartieren bestehender Wohngürtel. An diesen schliesst im Norden und Osten halbkreisförmig eine grosse, im Süden eine kleinere Industriezone an. Ueber diesen Stadtplan wird ein aus Durchgangs- und Erschliessungsstrassen, Radien und Ringen zusammengesetztes Strassensystem gelegt. Dieses Strassennetz gliedert das Stadtganze organisch.

Im Rahmen einer solchen einfachen und übersichtlichen, auf dem überlieferten Stadtbild aufbauenden Ordnung ist es leicht, in Detailfragen eine klare städtebauliche Linie zu verfolgen und das bauende Publikum von der Notwendigkeit zu überzeugen, sich einer solchen Linie unterzuordnen.

Eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten (individueller Verkehr, öffentlicher Verkehr und Fussgänger-Verkehr) ist anzustreben, und aus ihren spezifischen Eigenschaften sind die Konsequenzen zu ziehen.

Auch in Basel können diese drei Verkehrsarten mit ihren spezifischen Eigenschaften unterschieden und auseinandergehalten werden:

Der *individuelle Fahrverkehr* (Lw., Pw., Motorräder und Velos), der prinzipiell in der Lage ist, alle Strassen zu benützen. Es ist jedoch möglich, ihn zu kanalisieren und damit im Rahmen der Gesamtplanung zu disziplinieren. Er transportiert mit grossem Raumaufwand kleine Menschenmengen, ist jedoch allein in der Lage, den Transport von Menschen und Gütern von Haus zu Haus zu übernehmen.

Der *öffentliche Verkehr* (Eisenbahn, Tram und Bus), der an ein relativ starres Netz von Fahraxen gebunden ist. Er wird fixiert durch die Folge von Stationen, Gleisanlagen oder Fahrleitungen. Er transportiert mit kleinem Raumaufwand grosse Menschenmengen.

Der *Fussgängerverkehr*, welcher zunächst frei ist. Der Fussgänger kann sich theoretisch im Netz von Strassen, Plätzen, Höfen und Gärten, welche in ihrer Summe eine Stadt ergeben, kreuz und quer überall hinbegeben, wo es ihm passt. Der Fussgängerverkehr dehnt sich deshalb flächig aus.

Da sich diese Verkehrsarten ganz wesentlich voneinander unterscheiden und sich deshalb in den ihnen gemeinsam und gleichzeitig zur Verfügung stehenden Verkehrsräumen gegenseitig stören, sind sie wo immer möglich getrennt voneinander zu führen. Dies gilt vor allem für den öffentlichen und individuellen Fahrverkehr, wo in Basel eine weitgehende Trennung durchaus im Bereich praktischer Durchführbarkeit liegt. Den Fussgänger vom individuellen Fahrverkehr zu trennen, fällt im allgemeinen und besonders in einer Gesamtplanung für Basel schwerer. Durch Ausscheiden von Räumen mit eindeutiger Fussgängerpräferenz kann der angestrebte Zustand der Trennung von Fahr- und Fussgängerverkehr teilweise erreicht werden.

Für den individuellen Fahrverkehr sind vor allem die Strassenarten zu klassieren in Hauptverkehrsstrassen, Erschliessungsstrassen und Wohnstrassen.

Dem individuellen Fahrverkehr ist ein funktionell straff organisiertes, dem überlieferten Aufbau des städtischen Strassennetzes natürlich eingeordnetes System von typischen Autofahrstrassen zur Verfügung zu stellen, welches flüssigen Fahrverkehrsablauf gestattet und Störung von Wohn- und Geschäftsgebieten vermeidet. Die städteplanerische Anwendung dieses Gedankens für Basel ergibt logischerweise:

— *Hauptverkehrsstrassen*, welche den Durchgangsverkehr durch das Planungsgebiet, den Ziel- und Quellverkehr von auswärts ins Planungsgebiet und den Binnenverkehr über grössere Distanzen im Planungsgebiet übernehmen. Bei der ringförmig aufgebauten Stadt wird dieser Verkehr folgerichtig zu einem System leistungsfähiger, peripher gelegener Tangentialstrassen führen, welche in ihrer Gesamtheit einen geschlossenen Strassenring (Autobahnring) ergeben.

— *Erschliessungsstrassen*, welche die Verbindung zwischen

Zu Tafel 24 (rechts nebenan): **Aufbau des Stadtplans (Gliederung durch Radialstrassen und Grünzonen, Funktionelle Gliederung)**

1. Konzentrischer Aufbau des überlieferten Stadtbildes

Basel ist seit seiner Entstehung vor rund 2000 Jahren kreisförmig gewachsen. Von diesem organischen Wachstum sind klar erkennbar:

— die **Stadtmitte** auf dem Münsterhügel («auf Burg»), ehemaliges römisches Kastell;

— die **historischen Ringstrassenzüge** längs den ehemaligen Festungslinien, bestehend aus dem ältesten Mauerring Bäumleingasse/Freiestrasse/Eisengasse, dem frühmittelalterlichen Mauerring St. Albangraben/Steinenberg/Kohlenberg/Leonhardsgraben/Petersgraben/Claragraben und dem spätmittelalterlichen Mauerring St. Albananlage/Aeschengraben/Steinengraben/Schützengraben;

— die **modernen Ringstrassenzüge,** im Stadtplan als ringförmige, äussere Anlage deutlich erkennbar, wie z. B. St. Albanring, Spalenring, Bernerring, Laupenring und Riehenring;

— die **ringförmige Bahnanlage** im Stadtgebiet, mit den drei Bahnhöfen SBB, Badische Bahn und St. Johann. Einzig das nördliche Teilstück fehlt;

— der kreisförmig um die Stadt liegende **Satellitenkranz,** bestehend aus den Vororten Riehen, Grenzach, Birsfelden, Muttenz, Münchenstein, Binningen, Allschwil, St. Louis und Weil;

— die historisch überlieferten **Ausfallaxen** der Stadt, welche radial aus der City, durch die alten Stadttore, in die geographisch bedingten Hauptverkehrswege ausstrahlten. Beispiele hiefür sind die St. Albanvorstadt (Richtung Rheintal/Ergolztal), Aeschen-Vorstadt (Birstal), Steinen-Vorstadt (Leimental), Spalen-Vorstadt (Troué de Belfort) und St. Johann-Vorstadt (linksufriges abwärtiges Rheintal).

2. Zonenaufteilung

Unter Ausnützung der natürlichen und überlieferten Gegebenheiten ist die Stadt sinnvoll in Zonen zu gliedern, ansonst sie Gefahr läuft, in ein amorphes Häusermeer zu entarten. In Annäherung an den idealen Aufbau zeichnen sich folgende Zonen ab:

— die **City,** welche planerisch durch den Strassenzug Bahnhof SBB / Spalentor / Johanniterbrücke / Claragraben / Wettsteinbrücke / Aeschenplatz begrenzt und umschlossen wird. Dieses Gebiet enthält schon heute alle zur City gehörenden Funktionen wie die Läden, die Geschäfte, die Banken, die Universität, die höheren Schulen und die kulturellen Stätten;

— der **Wohngürtel** in Form eines Ringes überlieferter Wohnquartiere um die City. Diese Quartiere sind in überschaubare Einheiten zu gliedern, indem die bestehenden Hauptradialstrassen städtebaulich als Quartiertrennlinien ausgenützt werden. Die Charakteristik des Verlaufes dieser Radialstrassen ist durchgehend ähnlich. Aus engen, altstädtischen «Strassenschluchten» entspringend, münden sie in weiträumige, begrünte Aussenstrassenräume mit markanten, geographisch gegebenen Zielpunkten am Rand des Stadtgebietes. Ausgehend vom oberen linken Rheinufer liegt das Quartier Breite. Es ist durch den Hauptradialstrassenzug St. Albanvorstadt/Gellertstrasse/Stadion St. Jakob vom benachbarten Quartier St. Alban getrennt. Im Uhrzeigersinn folgen: der Strassenzug Aeschenvorstadt/St. Jakobsstrasse/Bruderholz als Trennung zum Quartier Bahnhof, der Strassenzug Steinenvorstadt / Binningerstrasse / Zoologischer Garten / St. Margrethen zum Quartier Paulus, der Strassenzug Spalenvorstadt / Schützenmattstrasse / Schützenmattpark zum Quartier Spalen, der Strassenzug Spalenvorstadt / Missionsstrasse / Kannenfeldpark zum Quartier St. Johann, welches am untern linken Rheinufer anschliesst. Das nördliche und südliche Kleinbasel wird durch den Strassenzug Greifengasse / Clarastrasse / Mustermesse / Langen Erlen getrennt;

— die **Industrie- und Gewerbezone,** welche allerdings auf baselstädtischem Boden vorläufig über keine wesentlichen Landreserven mehr verfügt. Heute zeichnen sich eine kleinere südliche Zone mit vorwiegend gewerblichem Einschlag und eine grosse nördliche der chemischen Industrie ab;

— die **Grünzonen,** welche den städtischen Raum aufgliedern. Das vorhandene System ist längs den gegebenen und geplanten Hauptstrassenzügen zu verstärken und zu ergänzen. Solche Grünzonen sind längs den Radialstrassen St. Alban / Gellertstrasse, St. Jakobs- / Münchensteinerstrasse, Steinen / Zoologischer Garten, Spalen / Schützenmattpark und an den Kleinbasler Rheinufern zum Teil vorhanden. Längs den Ringstrassenzügen finden wir sie als Teil des Cityrings am Aeschengraben und Schützengraben, ferner am Birsufer zwischen Breite und Birsfelden, im Gebiet der öffentlichen Sportanlagen zwischen Bahnhofquartier und Muttenz, im Gundeldingerpark / St. Margrethen, im Bachgrabengebiet zwischen Neubad und Landesgrenze sowie im Gebiet der Langen Erlen / Bäumlihof zwischen Hirzenbrunnen und Riehen.

3. Altstadtteile

In Basel sind verschiedene, geschlossene Altadtteile vorhanden. Sie sind zu erhalten und zu sanieren, nicht als Museum, sondern durch Dienstbarmachung für geeignete Zwecke belebt. Wir können im Stadtgebiet unterscheiden:

— die **flächig** ausgebreiteten Altstadtgebiete in der City (Münsterhügel, Heuberg / Nadelberg, Rheingasse) und im Wohngürtel (St. Albantal);

— die **axial** ausgerichteten Altstadtgebiete in der City (Spalenvorstadt, St. Johannvorstadt) und im Wohngürtel (St. Albanvorstadt).

4. Verkehrsführung

Die Verkehrsführung im städtischen Raum ist dem organischen Aufbau der Stadt anzupassen und darf ihn nicht um vermeintlicher technischer Vorteile willen stören oder zerstören.

a) Individueller Fahrverkehr

Die wesentlichsten Merkmale im Gesamtplan der Fachverbände sind:

— der kreuzungsfreie **Autobahnring** längs den vorhandenen Eisenbahnlinien und über die Dreirosenbrücke. Angliederung von Grossgaragen längs dieses Ringes beim Bahnhof SBB, Stadion St. Jakob, Badischer Bahnhof und Schützenmattpark;

— die leistungsfähigen **Radialstrassen** längs den vorhandenen Hauptradialstrassen;

— der **Cityring,** gleichzeitig als Begrenzung des Citygebietes, längs dem praktisch vorhandenen Strassenzug Bahnhof SBB / Spalentor / Johanniterbrücke / Claragraben / Wettsteinbrücke / Aeschenplatz.

b) Oeffentlicher Verkehr

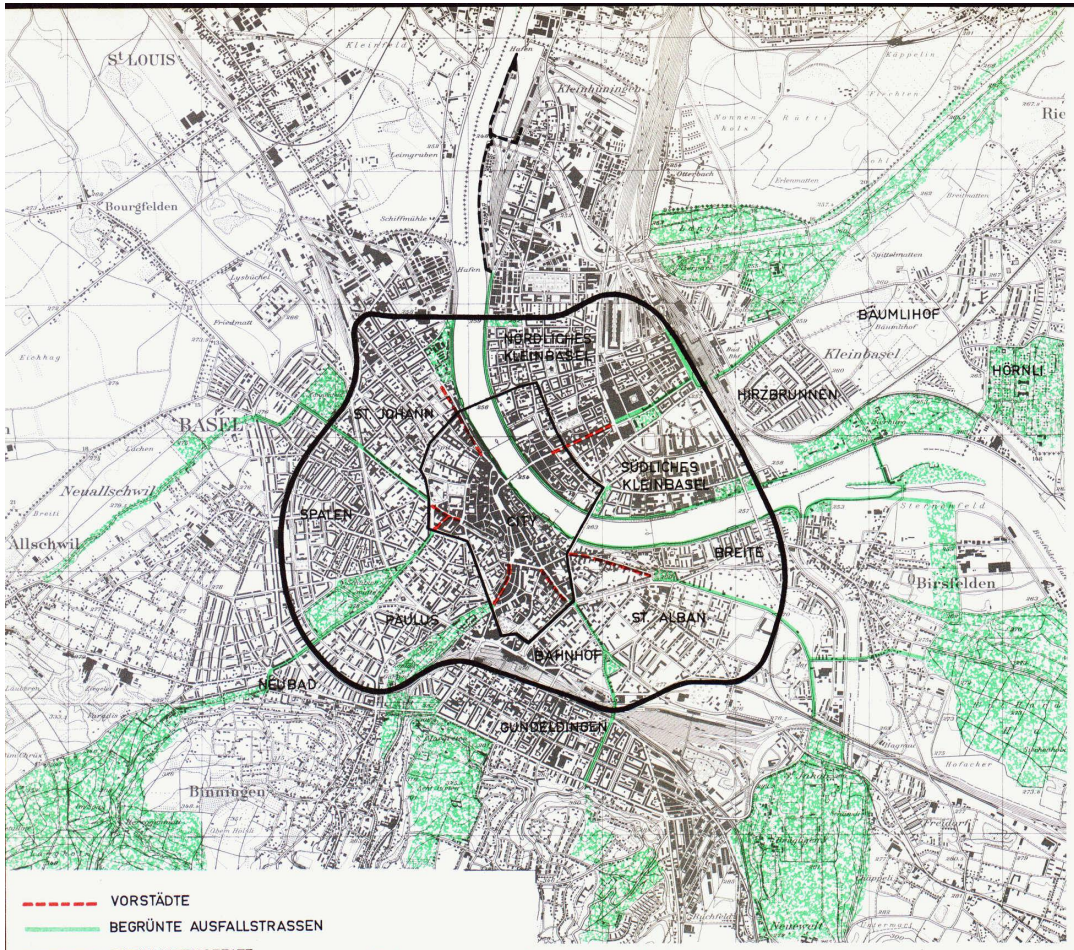
Der Netzplan der Fachverbände ist dem ringförmigen Aufbau der Stadt angepasst. Im wesentlichen kann unterschieden werden in:

— das **Hauptliniennetz,** welches im Prinzip aus einem System von Durchmesserlinien besteht. Es ist möglichst vom Strassennetz zu trennen, was in den Aussenquartieren schon weitgehend der Fall ist. In den inneren Teilen des Wohngürtels und im Citygebiet erfolgt die Trennung durch die Erstellung einer Tiefbahn;

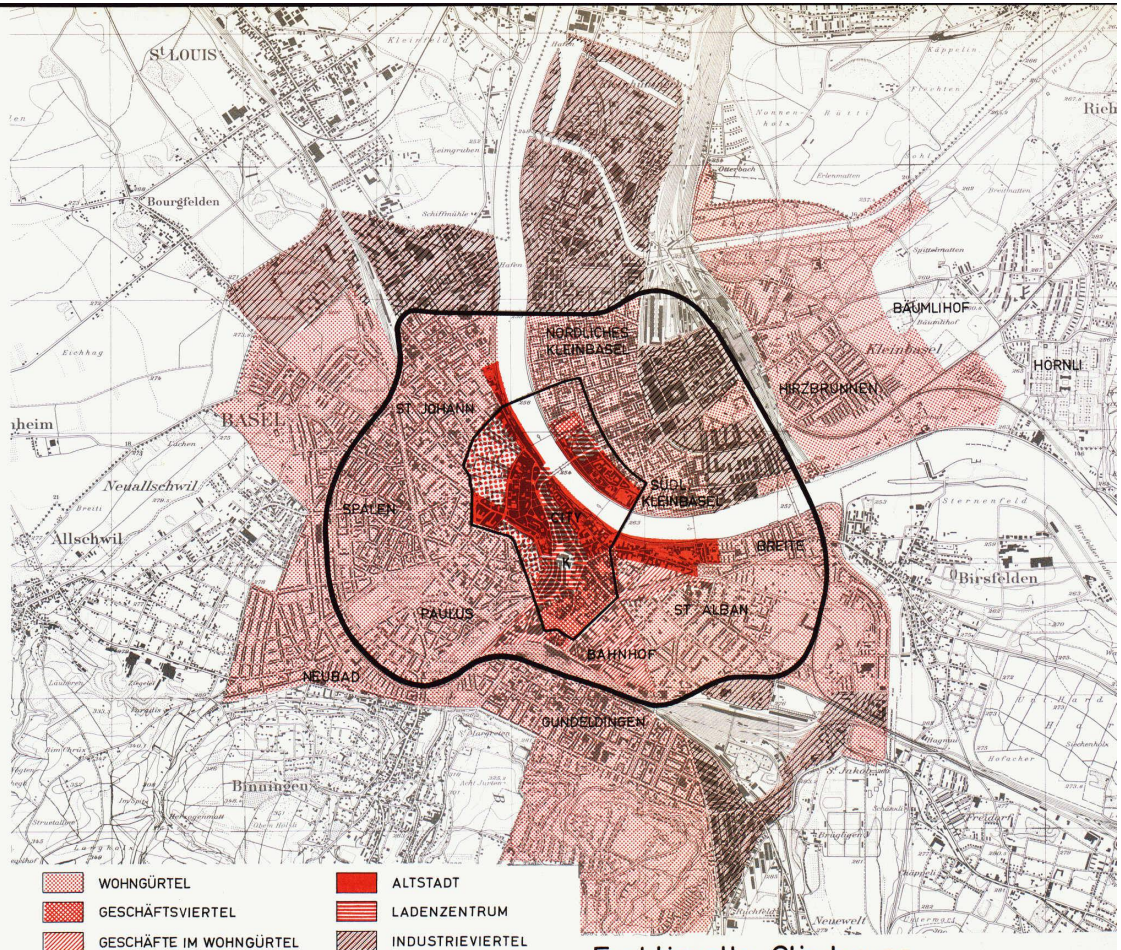
— das **Nebenliniennetz,** im Prinzip bestehend aus einem System von Tangentiallinien. Es kann dank den geringeren Frequenzen weitgehend schienenfrei betrieben werden.

c) Fussgängerverkehr

Dank der Befreiung der City vom Durchgangsverkehr, dem Langparkierer und dem oberirdischen öffentlichen Verkehr können Zonen mit Fussgängerpräferenz geschaffen werden. Diese liegen vor allem im Ladenzentrum (Birsigtalzone), im Universitätsviertel (Petersplatz) und in den Altstadtteilen.



Gliederung durch Radialstrassen und Grünzonen



Funktionelle Gliederung

Seite / page

leer / vide / blank

dem Quell- oder Zielgebiet des Verkehrs und einer Hauptverkehrsstrasse herstellen. Solche Erschliessungsstrassen sind die vom Autobahnring ins Stadtgebiet führenden Radialstrassen, z. B. die St. Jakobstrasse. Zu den Erschliessungsstrassen ist im wesentlichen auch das System um das Citygebiet gelegter Tangentialstrassen zu zählen, welche in ihrer Summe einen zweiten Strassenring (Cityring) ergeben.
—*Wohnstrassen,* welche vorwiegend dem Anwänder zur Verfügung stehen. Zu diesen Strassen zählen vor allem das gesamte Strassennetz im Citygebiet (wo die Ladenstrassen zum Sammelbegriff der Wohnstrassen gezählt werden) und die Strassen innerhalb der Wohnquartiere.

Ein Strassensystem, das sich auf diese Unterscheidungen stützt, wird zunächst eine leistungsfähige Anlage für den motorisierten Grossverkehr aufweisen müssen, welche einerseits einwandfrei an die Erschliessungsstrassen des Siedlungsgebietes, anderseits einwandfrei an den Ueberlandverkehr anschliesst. Ist das System von Hauptverkehrs- und Erschliessungsstrassen richtig angelegt und von genügender Leistungsfähigkeit, so wird es das Schwergewicht des individuellen Fahrverkehrs aufnehmen und damit das übrige Strassennetz von allem dort unnötigen Verkehr entlasten.

Der aus drei internationalen Hauptverkehrsaxen (aus Richtung Schweiz, Deutschland und Frankreich) und aus der näheren Umgebung Basels einströmende individuelle Fahrverkehr wird zunächst auf einem *äusseren, autobahnmässig, d. h. kreuzungsfrei ausgebauten Ring* abgefangen. Dieser Ring folgt auf seiner Ost-, Süd- und Westtangente dem Trasse der Eisenbahnen, auf seiner Nordtangente der Axe Voltastrasse - Dreirosenbrücke - Horburgstrasse. Dieser Autobahnring übernimmt zunächst den internationalen Durchgangsverkehr, der sein Ziel nicht in der Stadt Basel sucht. Der Anteil dieses Verkehrs am Gesamtverkehr, der von auswärts in das Gebiet der Stadt Basel einfährt, beträgt gemäss statistischen Erhebungen nur 10 bis 20 %. Da es nicht sinnvoll wäre, für einen so kleinen Verkehrsanteil allein grosse autobahnmässige Strassenanlagen zu erstellen, ist der Autobahnring in seinem Verhältnis zum Stadtgebiet so angelegt, dass er noch anderen Aufgaben dienen kann. Diese sind:
— Auffangen und Verteilen des von aussen in die Stadt strebenden Ziel- und des von der Stadt wegstrebenden Quellverkehrs.
— Rasches Verbinden der Aussenquartiere oder der Vororte untereinander (z. B. St. Johann - St. Alban; Binningen - Riehen).

Durch diese Möglichkeiten wird das vom Autobahnring eingeschlossene Stadtgebiet von allem unnötigen Durchgangsverkehr entlastet und damit eine Verkehrssanierung dieses Gebietes erst in den Bereich der Lösbarkeit gebracht.

Verkehr, der Ziel oder Quelle im Innern der Stadt oder in der City selbst hat, wird längs geeigneter Erschliessungsstrassen einem innern, dem *Cityring* zugeführt. Der Cityring, welcher dem Strassenzug Dufourstrasse - Aeschengraben - Heuwaageviadukt - Steinengraben - Schützengraben - Schanzengraben - Johanniterbrücke - Claragraben - Wettsteinbrücke folgt und die eigentliche City umschliesst, legt sich als «cordon sanitaire» um deren enges und dicht bebautes Gebiet. Er erschliesst eine grosse Zahl von leistungsfähigen öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten, von welchen die City in kürzester Zeit zu Fuss erreicht wird.

Die Anlage des Cityrings und der an ihn angeschlossenen Grossgaragen erlaubt die Massnahme, das Gebiet der City mit Ausnahme des Zubringerverkehrs für jeden Verkehr zu schliessen.

Die quantitative Steigerung des individuellen Fahrverkehrs erfordert nicht nur das Erstellen eines angemessenen Strassennetzes. Sie erfordert auch geeignete Massnahmen und Anlagen für die Parkierung.

In Basel wird ganz allgemein das Strassennetz durch die Parkierung mehr und mehr belastet. Durch Schaffung von Grossparkieranlagen an geeigneter Stelle kann das Strassennetz von parkierenden Fahrzeugen befreit werden. Diese Stellen sind:
— Längs des Cityringes, zwischen diesem und der City.
— Längs des Autobahnringes, bei den Sportplätzen (Schützenmatte und St. Jakob) und den Bahnhöfen (Bahnhof SBB, Bad. Bahnhof/Mustermesse).

Die öffentlichen Verkehrsmittel einer Stadt müssen erhalten und gefördert werden. Sie benötigen wesentlich weniger Verkehrsfläche als das individuelle Fahrzeug und ihre Bedeutung nimmt mit zunehmender Grösse des Verkehrsraumes zu. Vor allem im engen und verkehrsintensiven Citygebiet kann das Verkehrsbedürfnis auf die Dauer nur mit Hilfe der öffentlichen Verkehrsmittel befriedigt werden. Im Citygebiet ist ihnen deshalb die Priorität zu geben und ihre Leistungsfähigkeit durch Zuweisung von eigenen, strassenunabhängigen Bahnkörpern zu steigern.

Das hoch leistungsfähige, aber auf ein starres Netz angewiesene öffentliche Verkehrsmittel ist so zu führen, dass seine hauptsächlichsten Teillinien sich im verkehrsdichtesten Citygebiet treffen und dieses strahlenförmig mit den Aussenquartieren verbinden.

Basel besitzt ein dem kreisförmigen Aufbau entsprechendes beinahe vollständiges System von radial vom Zentrum ausstrahlenden Tram- und Vorortbahnlinien, die in den Aussenquartieren und Vororten zu einem guten Teil ihren eigenen Bahnkörper besitzen. Ihr weiterer Ausbau zu betriebssicheren, raschen und attraktiven Vorortbahnen ist möglich und ist zielbewusst zu fördern. Strahlenförmig werden die Linien des öffentlichen Verkehrs aus dem dicht besiedelten Stadtzentrum (Citygebiet um Marktplatz und Barfüsserplatz) durch den Wohngürtel nach den Vororten Riehen, Kleinhüningen, St. Louis, Allschwil, Binningen/Leimental, Münchenstein/Birstal, Muttenz-Pratteln und Birsfelden geführt. Sie treffen sich alle im Stadtzentrum, dergestalt die grösstmögliche Zahl von Umsteigebeziehungen schaffend.

Im Gebiet des dichtesten Verkehrs und der engsten Strassenverhältnisse werden sie im Sinne der Trennung der Verkehrsarten als Tiefbahn unter Pflaster gelegt.

Streng radial aufgebaut, passt sich das Netz des öffentlichen Verkehrs eindeutig dem kreisförmigen Aufbau des Stadtganzen an. Radiallinien, welche das Hauptgewicht des öffentlichen Verkehrs aufnehmen müssen, sind in der Regel schienengebunden, da das Tram, vor allem wenn es getrennt vom übrigen Verkehr geführt ist, sich als das leistungsfähigste Massentransportmittel erweist.

Die sich als Ring um die Stadt legenden Aussenquartiere benötigen Querverbindungen des öffentlichen Verkehrs untereinander. Diese tangential geführten Linien haben natürlicherweise eine weit geringere Belastung zu bewältigen als die zur City führenden Radialstränge. Sie können deshalb mit Bus oder Trolleybus versehen werden. Sie dienen auch als Zubringer zu den Aussenstationen der zur City führenden Radialstränge.

Wo immer möglich sind dem Fussgänger eigene Räume und Axen zu reservieren.

Durch die bewusste Kanalisierung des hauptsächlichsten individuellen Fahrverkehrs wird das Ausscheiden von Zonen, in welchen der Fussgänger wieder mehr zu seinem Recht kommt, erleichtert. So können die eigentlichen Wohnquartiere von lärmigem und ungesundem Durchgangsverkehr befreit werden und erhalten lediglich den Fahrverkehr, dessen Quelle und Ziel sich in ihnen befindet. Enge Altstadtteile oder die Verkaufszentren können weitgehend vom individuellen Fahrverkehr befreit werden. Im aufgezeigten Verkehrssystem starrer, radial geführter öffentlicher Verkehrsaxen und tangential um das weitere und engere Stadtgebiet gelegter, durch einzelne Radialstrassen verbundener und mit Grossparkierungsanlagen verstärkter Fahrkanäle des individuellen Verkehrs ergeben sich weitere Flächen, in welchen sich der Fussgänger wieder freier zu bewegen vermag. Vor allen Dingen wird die City, welche das Ladenzentrum, grosse Teile der Altstadt, das Geschäfts- und das Universitätsviertel, die hauptsächlichsten Sitze der öffentlichen Verwaltung u. a. m. enthält, wenn nicht zur absoluten und deshalb uto-

pischen, so doch in wirtschaftlich und praktisch tragbarem Mass zur Fussgängerstadt.

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 allein leiten zu lassen. Ueber ihnen steht der schöpferische Mensch.

Statistische Untersuchungen haben z. B. nachgewiesen, dass der Autobahnring, wie ihn die Fachverbände vorschlagen, verkehrstechnisch sehr attraktiv sein wird. Seine Lage und sein Charakter wurden jedoch in freier, schöpferischer Entwurfstätigkeit und Diskussion erarbeitet. Mechanische Zähl- und Auswertungsarbeit allein kann kein fruchtbares, in die Zukunft weisendes Resultat zeitigen. Ohne Phantasie und ohne verantwortungsfreudigen Willen, für neue Verhältnisse wirklich Neues zu schaffen, bleibt jede Städteplanung, vor allem aber Städteplanung für eine so wertvolle und liebenswerte Stadt wie Basel, im Unlebendigen und damit im Erfolglosen hängen.

3. Individueller Verkehr

3.1. Bedeutung und Entwicklung des individuellen Verkehres

Zum individuellen Verkehr gehören Auto-, Motorrad-, Velo- und Fussgängerverkehr. Im Vordergrund des Interessens steht gegenwärtig der motorisierte Verkehr, der sich in der Nachkriegszeit ungeheuer entwickelte und damit verschiedene, schwierige und komplexe Probleme stellte, wie ständig zunehmender Bedarf an Verkehrs- und Parkierfläche, Lärm und Abgase der Motorfahrzeuge, Unfallgefährdung und gegenseitige Behinderung des individuellen und des öffentlichen Verkehrsmittels.

Die Entwicklung des motorisierten Verkehrs wurde bisher unterschätzt. Auch die neueren Prognosen werden durch die Entwicklung laufend überholt. Eine Beurteilung des Tempos der weiteren Verkehrszunahme ist schwierig, da es stark von den Konjunkturschwankungen beeinflusst wird. Dagegen ist es mit annähernder Genauigkeit möglich, das künftige Verkehrsvolumen für den zeitlich nicht genau fixierten Zustand der baulichen Sättigung abzuschätzen. Unter Sättigung ist dabei jener Zustand zu verstehen, in dem das ganze Verkehrsgebiet entsprechend den heute geltenden Bau- und Zonenvorschriften voll überbaut und der Motorisierungsgrad seinen praktischen Endwert erreicht haben wird. Bei der Schätzung des Verkehrsvolumens im Zeitpunkt der Sättigung sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

1. Verkehrsraum (Bild 1). Die etwas einseitige Ausdehnung des Basler Verkehrsraumes ist teilweise durch die politischen Grenzen bedingt. Deren Einfluss wird sich jedoch voraussichtlich je länger desto weniger bemerkbar machen.

2. Bevölkerungszahl. Auf Grund der geltenden Bau- und Zonenvorschriften wird der Verkehrsraum Basel im Zeitpunkt der Sättigung rd. 650 000 Einwohner umfassen. Die heutige Bevölkerung zählt im Vergleich dazu rd. 370 000 Einwohner.

3. Motorisierungsgrad. Auf Grund von Erfahrungen in Amerika kann angenommen werden, dass bei maximaler Motorisierung auf 1000 Einwohner rd. 280 Motorfahrzeuge (Personen-, Lastwagen und Motorräder) vorhanden sein werden. Heute trifft es auf 1000 Einwohner bereits 180 Motorfahrzeuge.

4. Fahrleistung. Mit dem ständigen Anwachsen der Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsplatz wird die Zunahme der durchschnittlichen Fahrleistung pro Personenwagen rd. 25 % betragen.

Unter Berücksichtigung dieser Faktoren ergibt sich, dass die Zahl der Motorfahrzeuge von 1960 bis zum Zeitpunkt dieser Sättigung im Mittel um das 2,75-fache und der Fahrverkehr unter Berücksichtigung einer um 25 % höheren Fahrleistung um das 3,5-fache zunehmen wird (Bild 2). Da die Baureserven in Stadt- und Vorortgebieten sehr unterschiedlich sind und sich die Erhöhung der Fahrleistung nur in den Vororten auswirkt, sind die Zunahmefaktoren für Stadt- und Vorortgebiete verschieden. Für die Zeitspanne

Zu Tafel 25 (rechts nebenan): **Linienführung und Anschlüsse der Autobahnen**

Gesamtverkehrsplan des Experten

Die schweizerische Autobahn (1) wird von der Hagnau (2) an via Münchensteinerbrücke (3) und Centralbahnplatz (4) bis dicht an den Stadtkern heran- und ab Holbeinplatz (5) als Stadtstrasse via Petersgraben und neue Totentanzbrücke (7) nach Kleinbasel geführt. Der gesamte Ziel- und Quellverkehr der schweizerischen Autobahn wird über nur drei Anschlüsse ans städtische Strassennetz angeschlossen. Dies würde zu starken Belastungen in den Anschlussgebieten vor allem im Schul-, Universitäts- und Spitalgebiet am Petersgraben (6) und beim Centralbahnplatz (4) führen.

Die deutsche Autobahn (8) wird über die sogenannte «äussere Osttangente» (9) östlich der Hagnau (2) an die schweizerische Autobahn angeschlossen. Die französische Autobahn (10) folgt der Flughafenstrasse und führt längs der Kantonsgrenze gegen Neuallschwil via Morgartendepot, Wielandplatz (1), Viadukt zum Anschluss Elisabethen (4). Beide Verbindungen sind als Transitautobahnen gedacht und können keine wichtigen städtischen Funktionen übernehmen; insbesondere sind sie nicht geeignet zur Aufnahme des Schwerverkehrs der Rheinhäfen (12), des Industrieverkehrs von Kleinbasel und St. Johann (13), des Mustermesse-Verkehrs (14) und des Ziel- und Quellverkehrs der deutschen und französischen Autobahnen. Sie würden nur den prozentual geringen Anteil des Transitverkehrs übernehmen und das städtische Strassennetz sehr wenig entlasten. Nach Auffassung des Experten ist deshalb ihre Erstellung auch nicht dringlich. Ihren Teilausbau (als Halbautobahn!) sieht er erst zwischen 1970 und 1980 und ihren Vollausbau erst ausserhalb der Planungszeit (nach 1980) vor. Trotzdem die Verbindungsstrecken zu der deutschen und französischen Autobahn keine städtischen Funktionen übernehmen, durchqueren sie wertvolle städtische Wohn- und Erholungsgebiete, was bei deren Gestaltung zu berücksichtigen ist.

Vorschlag der Fachverbände

Die radial einfallenden Autobahnen aus Richtung Schweiz (1), Deutschland (8) und Frankreich (10) werden im Stadtgebiet tangential geführt und bilden einen geschlossenen Autobahnring, der das ganze Citygebiet und die anschliessenden Stadtgebiete umfährt. Der Stadtautobahnring ist über fünf volle und acht halbe Anschlüsse an die wichtigsten städtischen Radialstrassen und über diese an den Cityring und alle Aussenquartiere angeschlossen und kann den Ziel- und Quellenverkehr aller drei Autobahnen gleichmässig und ohne örtliche Ueberlastungen abgeben und aufnehmen. Die Rheinhäfen (12), die Industrien von Kleinbasel und St. Johann (13), die Mustermesse (14), der schweizerische und französische Bahnhof (4), der deutsche Bahnhof (15) und der Flughafen (16) erhalten kurze und direkte Anschlüsse an das Autobahnnetz, die für eine entsprechende Leistungsfähigkeit auszubauen sind.

Neben dem Transit-, Ziel- und Quellverkehr übernimmt der Ring auch einen Teil des städtischen Binnenverkehrs, vor allem den Pendelverkehr zwischen den Aussenquartieren und Vororten, z. B. Riehen (17)—Birsigtal (18), Birstal (19)—Kleinbasel/Kleinhüningen (12, 13, 14), Muttenz/Pratteln (1)—Allschwil (20) usw.

Der Stadtautobahnring entlastet damit das ganze engere Stadtgebiet mit City, Schul-, Universitäts- und Spitalgebiet vom Durchgangsverkehr und die Wohnaussenquartiere Gundeldingen, Neubad, Wasgenring, Luzernerring usw. vom heute à Niveau geführten Ringverkehr. Für den Transitverkehr ist auf weite Sicht eine Umfahrungsautobahn (21, 22) vorgesehen. Auf schweizerischem Gebiet käme dafür nur das Bäumlihofgebiet (21) in Frage, das als Wohn- und Erholungsgebiet dafür ungeeignet ist. Es ist jedoch möglich, dass bis dahin auf deutscher Seite eine autobahnmässige Verbindung Richtung Bodensee (23) erstellt sein wird, die östlich von Basel ans schweizerische Autobahnnetz angeschlossen werden könnte und damit eine grosszügige Umfahrung des ganzen Verkehrsraumes von Basel ermöglichen würde. Eine solche Umfahrung müsste eine beträchtliche und erwünschte Entlastung der städtischen Verkehrswege ergeben und würde zugleich auch die Reisezeit verringern.

Linienführung und Anschlüsse der Autobahnen:

= Autobahnen
= Anschluss

= Hauptverkehrsstrassen und Erschliessungsstrassen
= Möglichkeiten für spätere Umfahrungsautobahnen
= Wichtige Ziel- und Quellgebiete (City, Hafen, Industrien, Mustermesse, Personen- und Güterbahnhöfe.)

a.) Gesamtverkehrsplan Leibbrand

b.) Vorschlag der Fachverbände

Seite / page

leer / vide / blank

von 1955 (Zeitpunkt der Verkehrszählung) bis etwa 1980 lässt sich für die Stadtgebiete eine 2,3-fache, für die Vororte dagegen eine 4-fache Verkehrszunahme errechnen.

Die Planung muss dieser voraussehbaren Entwicklung des motorisierten Verkehres Rechnung tragen und, mindestens als Richtplan, die Möglichkeit zur Bewältigung des Verkehrsvolumens im Zeitpunkt der Sättigung zeigen. Die Hoffnung, die künftige Entwicklung des motorisierten Verkehres durch einen besseren Ausbau des öffentlichen Verkehrsmittels beeinflussen zu können, ist trügerisch. Das individuelle Verkehrsmittel ist für den Transport von Haus zu Haus normalerweise bequemer und rascher. Es würde deshalb erst dann zu Gunsten des öffentlichen Verkehrsmittels aufgegeben werden, wenn infolge eines immer grösseren Verkehrschaos diese Vorteile verloren gehen würden. Eine Planung, die als Regulativ das Verkehrschaos benötigt, ist aber unhaltbar. Die Leidtragenden dieses Verkehrschaos wären Automobilisten, Fussgänger, Velofahrer und auch das öffentliche Verkehrsmittel selbst, soweit es die gleiche Verkehrsfläche benützen muss, wie der individuelle Verkehr. *Die Lösung der Probleme des motorisierten Verkehres liegt deshalb nicht nur in seinem eigenen Interesse, sondern auch in demjenigen der Velofahrer, Fussgänger und des öffentlichen Verkehrs.*

Die Ursache der heutigen Verkehrskalamität ist der motorisierte Verkehr. Seine Sanierung ist die primäre Aufgabe unserer Generation, im gleichen Sinne, wie die Aufgabe früherer Generationen die Schaffung grosszügiger Bahn- und Hafenanlagen und in neuerer Zeit des Flughafens war. Die Lösung dieser Aufgabe ist von grosser Tragweite für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt. Denn ohne ein gut ausgebautes Strassennetz wird die City im Verkehr ersticken und entwertet werden, die Rheinhäfen werden an Bedeutung verlieren zu Gunsten von Häfen mit besserer Verkehrslage, die Industrien werden nach verkehrstechnisch günstiger gelegenen Standorten ausserhalb des Stadtgebietes umziehen, die Mustermesse wird von den Automobilisten gemieden werden und der Flughafen wird weniger frequentiert, weil die Anfahrzeiten zu lang werden.

Eine rasche und grosszügige Anpassung des Strassennetzes an den modernen motorisierten Verkehr ist deshalb unumgänglich, wenn dem wirtschaftlichen Leben von Basel nicht unermesslicher Schaden zugefügt werden soll.

3.2. Grundsätzliches über die Gestaltung des zukünftigen Strassennetzes

Bei den Vorschlägen für den Ausbau des Strassennetzes waren folgende grundsätzliche Ueberlegungen wegleitend:

a) Die bestehenden, aus vormotorisierter Zeit stammenden Strassen sind für den motorisierten Massenverkehr leistungsmässig ungeeignet. Ihre Leistung wird vor allem durch die vielen Kreuzungen und Einmündungen sehr stark herabgesetzt. Zum Teil wird noch die Hoffnung genährt, es genüge, diese Strassen durch Verbreiterungen, Vorsortierungen und Erstellen von Lichtsignalanlagen besser auszubauen, um die für die zukünftigen Verkehrsmengen notwendige Leistungsfähigkeit zu erreichen. In bezug auf die Hauptverkehrsadern ist dies jedoch falsch. Mit Lichtsignalanlagen wird nur die Sicherheit, nicht aber die Leistungsfähigkeit erhöht. Auch mit besseren Vorsortierungen kann die Leistungsfähigkeit nur auf maximal rd. 700 PW pro Stunde und pro Fahrspur gesteigert werden. Die erzielbaren Leistungsverbesserungen werden durch die rasche Verkehrszunahme (heute noch jährlich rd. 10 %) bereits innert wenigen Jahren wieder illusorisch gemacht. Auf keinen Fall genügen solche Massnahmen, um den noch auf das Drei- und Vierfache ansteigenden zukünftigen Verkehr aufzunehmen. *Die zukünftige Verkehrsflut kann nur durch die Erstellung neuer, den spezifischen Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs angepasster städtischer Hochleistungsstrassen, der sogenannten Stadtautobahnen, bewältigt werden.* Diese Stadtautobahnen, auch Expresstrassen genannt, sind wie Ueberlandautobahnen kreuzungsfrei, richtungsgetrennt und nur dem motorisierten Verkehr über besondere Anschluss-Stellen zugänglich. Im Gegensatz zu den mit 100 bis 140 km/h befahrenen Ueberlandautobahnen beträgt bei Stadtautobahnen die Betriebsgeschwindigkeit bei Vollast nur 40 bis 60 km/h und ausserhalb der Verkehrsspitzen 60 bis 80 km/h. Hauptaufgabe der Stadtautobahnen ist nicht die Erzielung grosser Geschwindigkeiten, sondern die Erreichung einer möglichst grossen Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig maximaler Betriebssicherheit. Die Leistung einer Stadtautobahn beträgt bis zu 2000 PW pro Stunde und Fahrspur und ist somit 2 bis 3 mal grösser als bei plangleichen, signalgesteuerten Strassen. Eine 4-spurige Stadtautobahn besitzt die gleiche Leistungsfähigkeit wie eine 10-spurige, signalgesteuerte normale Stadtstrasse!

Bild 1. Verkehrsgebiet Basel, Masstab 1:170 000

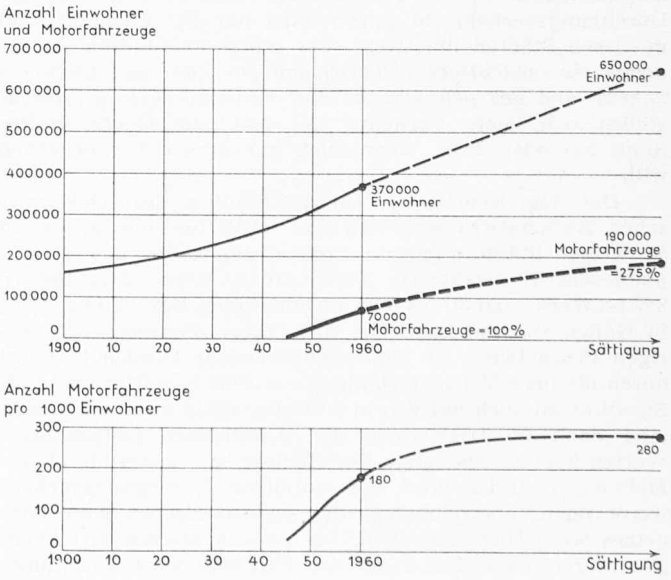


Bild 2. Entwicklung der Bevölkerungszahl und des Motorfahrzeugbestandes im Verkehrsraum Basel

b) Ein weiterer Mangel der bestehenden, plangleichen Stadtstrassen ist ihre grosse Unfallgefährlichkeit infolge der vielen Kreuzungen und wegen der Vermischung des motorisierten Verkehres mit dem Fussgänger- und Velofahrer- und teilweise auch dem Tramverkehr. Amerikanische und deutsche Untersuchungen zeigen, *dass Stadtautobahnen eine 3 bis 4 mal grössere Verkehrssicherheit aufweisen* als plangleiche Stadtstrassen. Aus den Unfallstatistiken von Basel geht hervor, dass die Mehrzahl der Toten und Verletzten bei Autounfällen nicht Automobilisten, sondern Fussgänger und Velofahrer sind; 1958 waren 65 % der Toten und 54 % der Verletzten der in Basel registrierten Unfälle Fussgänger und Velofahrer! Ferner geht aus der Unfallstatistik hervor, dass die grösste Zahl der Unfälle bei Kreuzungen auftritt. Alle diese Unfälle mit Velofahrern und Fussgängern und an Kreuzungen, einschliesslich den Frontalzusammenstössen, fallen bei Stadtautobahnen weg.

c) Ein dritter Mangel der bestehenden Stadtstrassen besteht darin, dass auf ihnen in den Stosszeiten nur noch ruckweise mit ständigem Bremsen, Anhalten, Anfahren und Schalten gefahren werden kann. Damit entstehen jedoch zusätzlicher Lärm und vermehrte Abgase. Die Verbrennung in Benzinmotoren ist unter solchen Betriebsbedingungen sehr schlecht und die Produktion an Abgasen 2 bis 5 mal grösser als bei gleichmässigem Fahren. *Auf Stadtautobahnen können dagegen Lärm und Abgase ganz erheblich vermindert werden,* weil sie ein fliessendes Fahren mit gleichmässiger Geschwindigkeit ermöglichen. Der Treibstoffverbrauch auf Stadtautobahnen ist entsprechend nur ungefähr halb so gross wie auf planebenen Stadtstrassen. Dazu kommt, dass Stadtautobahnen meist in Tieflage (Einschnitt, Galerie, Tunnel) oder in Hochlage liegen, so dass Abgaskonzentration und Lärmintensität bis zum Erreichen der Fussgängerebene nochmals erheblich geringer werden.

d) *Stadtautobahnen sind — gleiche Leistungsfähigkeit vorausgesetzt — wirtschaftlicher als plangleiche Strassen.* Die Grunderwerbskosten sind niedriger, weil die Leistung pro Fahrspur 2 bis 3 mal grösser ist. Beim Umbau bestehender Anlagen gehen die in die alte Strassenanlage investierten Kosten grossenteils unter. Umbauten unter laufendem Verkehr sind teurer als Neubauten, weil diese mindestens teilweise ausserhalb der bestehenden Verkehrsanlagen gebaut werden können.

e) An Stelle von Stadtautobahnen werden oft Umfahrungsautobahnen empfohlen, weil diese den Durchgangsverkehr um das Stadtgebiet und die Wohnaussenquartiere herum und nicht durch das Stadtgebiet hindurch führen. Diese Auffassung ist jedoch nur richtig, wenn der Durchgangsverkehr, d. h. jener Verkehr, der das Stadtgebiet ohne Halt durchfahren will, einen wesentlichen Teil des Gesamtverkehres ausmacht. Die Verkehrszählungen zeigen, dass der Durchgangsverkehr im allgemeinen nur bei kleineren und mittleren Städten überwiegt. *Bei grösseren Städten ist dagegen ein eindeutiges Ueberwiegen des Ziel- und Quellverkehres und des gebrochenen Durchgangsverkehres festzustellen,* d. h. jenes Verkehrs, der Ziel oder Quelle in der Stadt hat oder diese, wenn auch nur kurzfristig, besuchen will.

Die eidg. Kommission für die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes hat 1958 für die grösseren Schweizer Städte folgende *Prozentzahlen für den Durchgangsverkehr* publiziert: Zürich 10%, Bern 22%, Luzern 8% an Werk- und 30 bis 60% an Sonntagen, Basel 10 bis 11%, St. Gallen 8% und Lausanne 20%. Diese überraschend niedrigen Prozentsätze an Durchgangsverkehr wurden in Basel durch die neue Verkehrszählung von 1960 bestätigt (Bild 3). Sie stimmen auch mit den in Amerika (Bild 4) und Deutschland nach Inbetriebnahme der Autobahnen festgestellten Werten überein. Die letzte Feststellung ist wichtig, da oft die Meinung vertreten wird, der Anteil an Durchgangsverkehr werde nach Inbetriebnahme des schweizerischen Autobahnnetzes wesentlich ansteigen. Die amerikanischen Erfahrungen zeigen, dass dies kaum der Fall sein wird, weil durch die Inbetriebnahme der Autobahnen nicht nur der Fernverkehr, sondern auch der Regionalverkehr zunehmen wird. Die

Zu Tafel 26 (rechts nebenan): Strassennetz 1 : 15 000

Stadtautobahnring

Der Ring folgt zum grossen Teil der durch die Bahnanlagen gebildeten Zäsur und ordnet sich dadurch ohne schwerwiegende städtebauliche Eingriffe in den Stadtorganismus ein. Seine einzelnen Tangenten sind, in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit:

— Die **innere Osttangente** folgt von der Kantonsgrenze an der Bahnlinie Muttenz—Deutschland und führt am Badischen Bahnhof, Güterbahnhof und Rangierbahnhof vorbei zur deutschen Autobahn. Sie schliesst das Rheinhafen- und Industriegebiet von Kleinbasel, Riehen und das Wiesental an die schweizerische und deutsche Autobahn an.

— **Die Südtangente** folgt den Gleisanlagen der Schweizerischen Bundesbahnen mit dem Güterbahnhof Wolf bis zum Centralbahnhof und verbindet die City, die südlichen und westlichen Wohnquartiere und das Birs- und Leimental mit den Autobahnen.

— **Die Nordtangente** verbindet die projektierte französische Autobahn und das Industriegebiet St. Johann mit Kleinbasel und via innere Osttangente mit der schweizerischen Autobahn.

— **Die Westtangente** folgt im Tunnel und in Tieflage der französischen Bahn und führt am Güterbahnhof St. Johann vorbei ebenfalls zur französischen Autobahn. Sie verbindet die französische Autobahn mit dem Centralbahnhof, dem Ostplateau und dem Birs- und Leimental und entlastet die westlichen Wohnquartiere vom heute via Luzernerring, Wasgenring, Morgartenring, Laupenring, Holeestrasse und Gundeldinger-/Dornacherstrasse geführten Ringverkehr.

Städtische Hauptstrassen und Cityring

Der Autobahnring ist über fünf volle und acht halbe Anschlüsse mit allen wichtigen Radialsrassen verbunden. Diese leiten den Verkehr nach Aussen in die Wohnquartiere und Vororte und nach Innen in die City.

Um eine Ueberlastung der City zu vermeiden, werden alle Radialstrassen am Cityrand auf einen Cityring geführt, der das ganze Citygebiet umschliesst. Der Cityring folgt weitgehend der durch die ehemaligen «Gräben» längs den Stadtmauern gebildeten Zäsur und wird aus folgenden Strassenzügen gebildet: Elisabethenanlage (Centralbahnhof) — Aeschengraben — Dufourstrasse — Wettsteinbrücke — Claragraben/Rebgasse — Johanniterbrücke — Schanzenstrasse — Klingelbergstrasse — Schützengraben — Steinengraben — Steinentorberg. Dank der entlastenden Wirkung des Autobahnringes kann der Cityring die bestehenden Strassen benützen und muss lediglich durch Ueber- und Unterführungen an den am stärksten belasteten Knotenpunkten (Heuwaage, Elisabethen, Kunstmuseum, Wettsteinplatz) besser ausgebaut werden.

Parkierung

Längs dem Autobahn- und Cityring sind eine ganze Anzahl Parkierungsanlagen, die die Langparkierer vor Erreichen der City abfangen, vorgesehen. Längs den Autobahnen sind folgende Parkierungsanlagen für insgesamt 10 000 PW möglich: Stadion St. Jakob (2000—3000 Plätze), Badischer Bahnhof (unter innerer Osttangente, wichtig für Mustermesse, rund 2000), Sportplatz Schützenmatte (1000), Bahnhof SBB (2000—3000), Münchensteinbrücke (1000). Weitere 7000—8000 Parkplätze können längs dem Cityring erstellt werden, zum Beispiel Heuwaage (800), Holbeinplatz (400), Rosshof (800), Rümmlinsplatz (400), Petersplatz (800), Kaserne (1000), Claramatte (800), Thomas-Platter-Areal (300), Waisenhaus (600), Aeschenplatz (400), Münsterplatz (800), Aeschen (200).

Von den Parkanlagen längs dem Autobahnring ist die City mit dem öffentlichen Verkehrsmittel und von den Parkanlagen längs dem Cityring zu Fuss in wenigen Minuten erreichbar. Die Zu- und Ausfahrten der Citygaragen münden auf den Cityring. Dadurch kann die City nicht nur vom Durchgangsverkehr, sondern auch von den Langparkierern befreit werden und muss nur noch den Zubringer- und Kurzparkiererverkehr aufnehmen.

Strassennetz 1:15000

Autobahn

Galerie Tunnel

Transit-, regionaler und städtischer Binnenverkehr.
Verkehrsgeschwindigkeit ca. 60 km/h

Städtische Hauptstrassen und Cityring

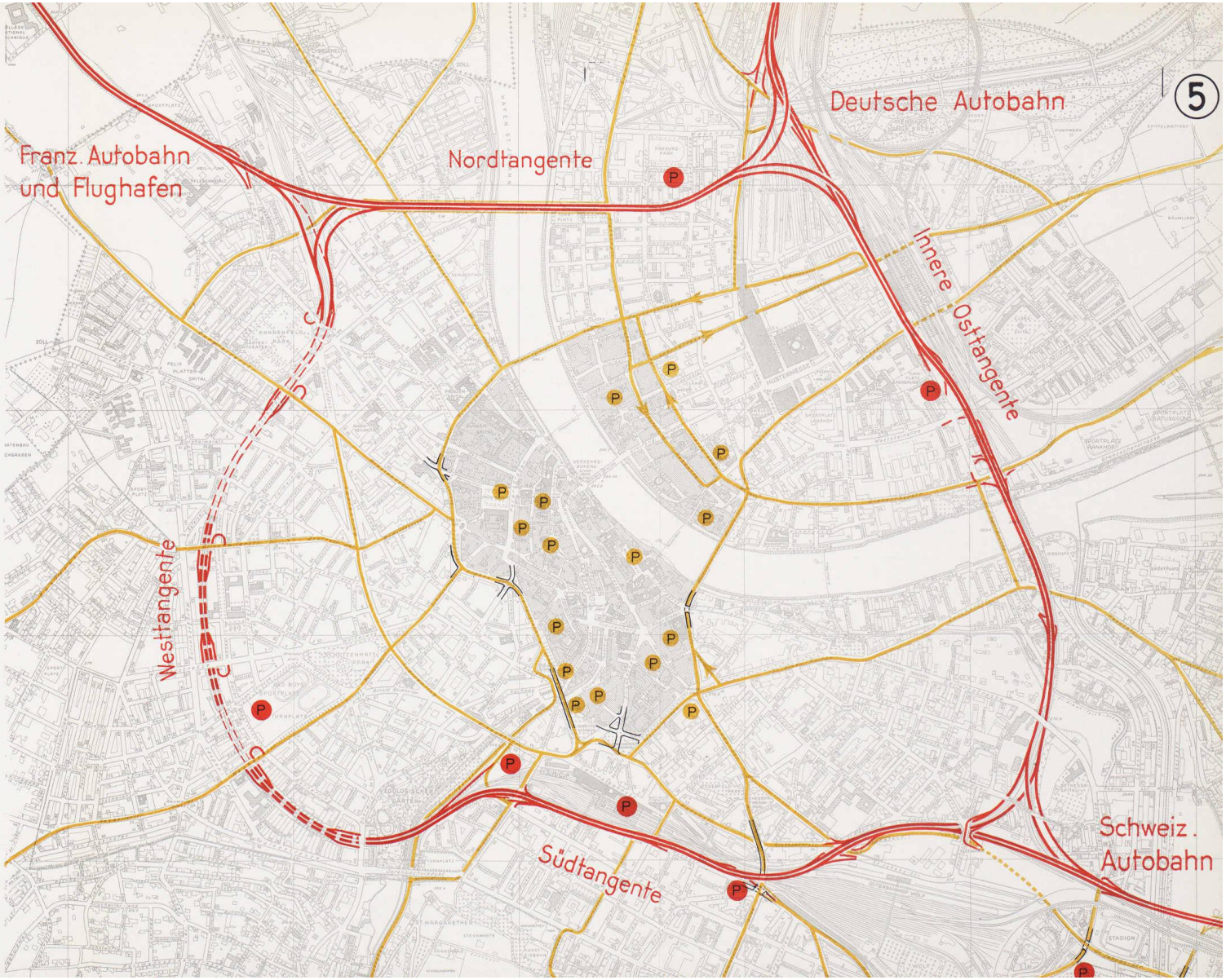
Städtischer Binnen-, Ziel- und Quellverkehr.
Verkehrsgeschwindigkeit ca. 30 km/h

Citygebiet

Nur Zubringer und Kurzparkierer.
Fussgänger und öffentliche Verkehrsmittel haben Priorität.
Verkehrsgeschwindigkeit ca. 15 km/h

P Auffanggaragen am Cityring für je 100–1000 Langparkierer. Zufahrten vom Cityring. Kurze Fussgängerverbindungen zum City-Zentrum

P Auffanggaragen längs Autobahn für je 1000–3000 Langparkierer. Zufahrten vom Autobahnring. Tram- und Fussgängerverbindung zur City



Seite / page

leer / vide / blank

mit den Autobahnen mögliche Verkürzung der Fahrzeit (z. B. für die Strecke Basel — Bern eine volle Stunde) wird vor allem auch eine Steigerung des Verkehrs zwischen den grösseren Städten bringen.

In Städten, in denen der Ziel- und Quellverkehr stark überwiegt, sind deshalb Umfahrungsautobahnen, mindestens als erste Ausbaustufe, ungeeignet. Sie würden nur den prozentual geringen Anteil Durchgangsverkehr (im Falle Basels nur 10 bis 20%) um die Stadt herumleiten. Für den Ziel- und Quellverkehr würden sie jedoch keine Entlastung bringen, sondern im Gegenteil infolge der Konzentration dieses Verkehrs auf einige wenige Einfallsaxen das Chaos auf diesen Axen noch verstärken. *In grösseren Städten sind deshalb primär Stadtautobahnen zu erstellen.* Diese verlängern die Ueberlandautobahnen bis ins Stadtgebiet hinein und verteilen den Ziel- und Quellverkehr über eine grössere Anzahl von Anschlüssen gleichmässig auf das städtische Strassennetz. Dadurch, dass sie den Verkehr möglichst nahe an die Hauptverkehrszentren heranführen, wird das städtische Strassennetz entscheidend entlastet.

Dank ihrem autobahnmässigen Ausbau können die Stadtautobahnen, mindestens anfänglich, auch den Durchgangsverkehr flüssig und ohne Behinderung durch den Lokalverkehr durch das Stadtgebiet führen. *Erst wenn das Verkehrsvolumen einmal so gross geworden ist, dass die Stadt-Autobahnen neben ihren städtischen Funktionen ihre übergeordnete Aufgabe als Fernverkehrsstrassen nicht mehr erfüllen können, ist das Stadtautobahnnetz durch Umfahrungsautobahnen zu ergänzen.* Die Umfahrungsautobahnen können dann, von jeder städtischen Funktion entlastet, grosszügiger konzipiert werden und das Stadtgebiet weiter umfahren, als wenn sie infolge Fehlens einer Stadtautobahn auch noch städtische Funktionen übernehmen müssten.

Es ist in Fachkreisen heute unbestrittten, dass in grösseren Städten die Stadtautobahnen zeitlich vor den Umfahrungsautobahnen zu erstellen sind. *Die eidgenössische Planungskommission* hat diesen Grundsatz ebenfalls übernommen und schreibt in ihrem Kurzbericht:

«Die Autobahnen in Stadtnähe haben eine dreifache Funktion: Sie sollen den Verkehr, der die Stadt ohne Anhalten durchfahren will (Durchgangsverkehr), möglichst flüssig und ohne Behinderung des Lokalverkehrs durch das Stadtgebiet führen; der Verkehr nach der Stadt und von der Stadt (Ziel- und Quellverkehr) ist derart auf die Stadtstrassen zu verteilen, dass örtliche Ueberlastungen vermieden werden; endlich sollen sie auch dem Binnenverkehr der Stadt dienen, soweit dadurch die Erfüllung der beiden vorgenannten Aufgaben nicht erschwert wird. Diesem dreifachen Zweck werden die sog. Expresstrassen (Stadtautobahnen) am besten gerecht. Sie verlängern unter Beibehaltung der Richtungstrennung und der Kreuzungsfreiheit die Ueberland-Autobahn in die Stadt, führen am Rand des Stadtkerns, der City, vorbei und wieder aus der Stadt hinaus. Durch ihre Leistungsfähigkeit ziehen sie grosse Verkehrsmengen an, wodurch das übrige Stadtnetz wirksam entlastet wird. Die Expresstrassen beginnen sich in grösseren Städten, sowohl in Amerika wie in Europa, immer mehr als wirksamste Massnahme zur Verkehrssanierung durchzusetzen. Es ergibt sich somit, dass die Autobahnplanung im Bannbereich der grossen Städte als Teil oder doch unter Berücksichtigung der städtischen Strassenverkehrsplanung aufzufassen ist.»

f) Besonders schwierige Probleme bietet die Lösung der Verkehrsprobleme im Citygebiet. Denn dieses umfasst einerseits die sehr verkehrsintensiven Geschäfts-, Laden-, Kultur- und Vergnügungszentren einschliesslich Universität, höheren Schulen und Spital. Anderseits ist es identisch mit dem ältesten Teil der Stadt und weist die engsten und verwinkeltsten, für den motorisierten Verkehr denkbar ungeeigneten Strassen auf. *Das Verkehrsproblem ist deshalb für die City nur lösbar, wenn aller Verkehr, der in der City nichts zu suchen hat, um die City herumgeleitet und nur noch der lebenswichtige Zubringerverkehr eingelassen wird.*

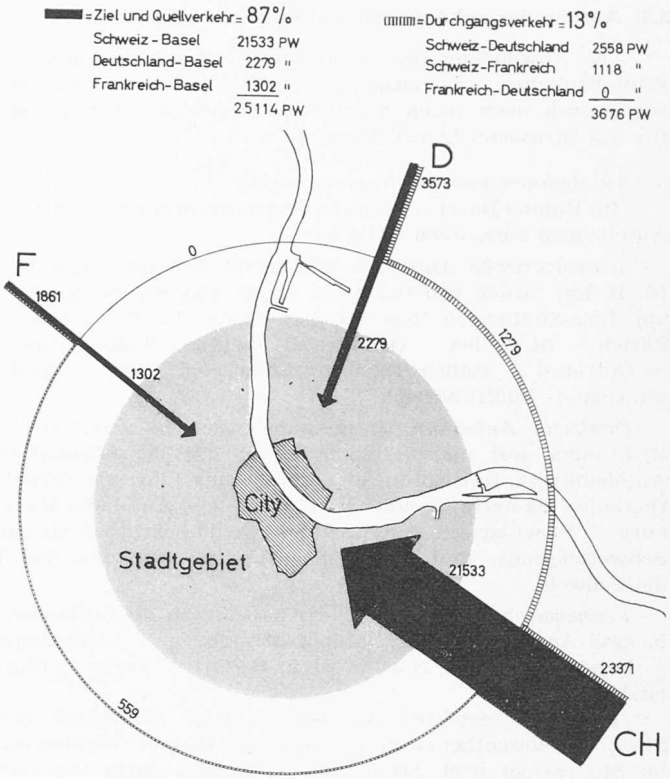


Bild 3. Ziel- und Quellverkehr sowie Durchgangsverkehr von Basel; Zählung vom 29. Sept. 1960

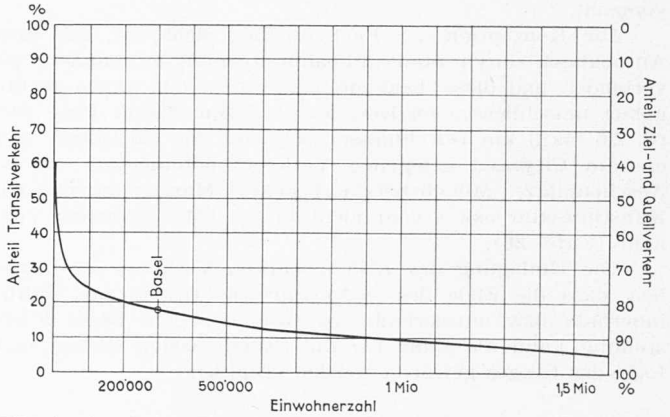


Bild 4. Anteil des Transitverkehrs am einströmenden Verkehr bei Städten

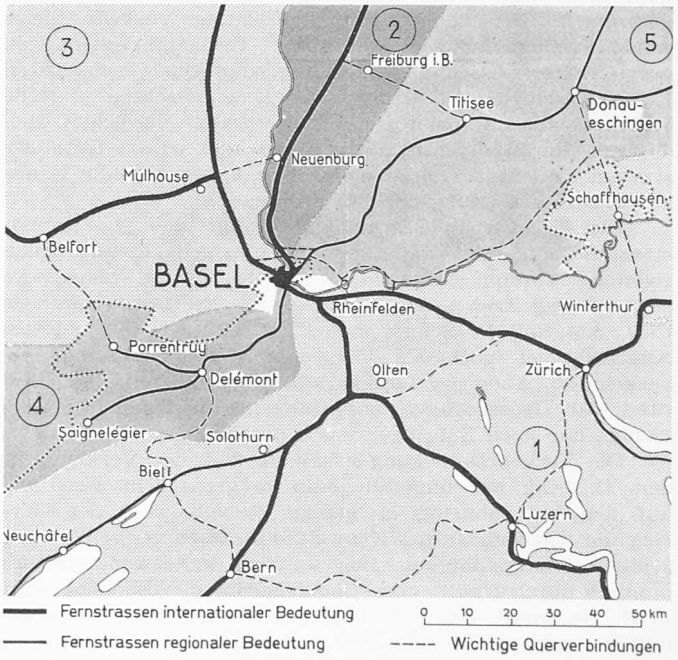


Bild 5. (rechts) Die Fernstrassen und ihre Einzugsgebiete: 1 Schweizerische Autobahn, 2 Deutsche Autobahn, 3 Französische Autobahn, 4 Birstalstrasse, 5 Wiesentalstrasse

3.3. Aufbau des zukünftigen Strassennetzes Basels

Die Anwendung der vorstehenden Grundsätze und der städtebaulichen Erkenntnisse des 2. Abschnittes ergeben, von aussen nach innen betrachtet, folgenden Grundaufbau für das Strassennetz von Basel:

a) Autobahnen und Stadtautobahnring

Im Raume Basel treffen die folgenden drei kontinentalen Autobahnen zusammen (Bild 5):

— *Schweizerische Autobahn.* Sie gabelt sich ein erstes Mal rd. 10 km östlich von Basel bei Augst und ein zweites Mal am Jura-Südfuss in folgende drei Aeste: Richtung Osten: Zürich — St. Gallen — Oesterreich, Richtung Süden: Luzern — Gotthard — Italien, Richtung Südwesten: Bern — Westschweiz — Südfrankreich.

— *Deutsche Autobahn.* Diese gabelt sich in verschiedene Richtungen auf und verbindet Basel mit dem deutschen Autobahnnetz. Ihre nördliche Verlängerung führt als «Vogelfluglinie» bis nach Skandinavien hinauf. Die Autobahn Hamburg — Basel ist seit kurzem durchgehend befahrbar bis zur Schweizergrenze und wartet hier auf ihre Abnahme durch die Schweiz.

— *Französische Autobahn.* Diese gabelt sich bei Mülhausen in zwei Aeste: Richtung Norden: Strassburg — Luxemburg — Belgien, Richtung Nord-Westen: Belfort — Paris — England.

Die Lage der drei Autobahnen liegt ausserhalb der Stadt im wesentlichen fest. Dagegen ist ihre Verbindung im Stadtgebiet noch offen, und es werden dafür von den beiden in Basel gegenwärtig zur Diskussion stehenden Gesamtverkehrsplänen grundlegend verschiedene Vorschläge gemacht.

Die Konzeption der Fachverbände sieht vor, alle drei Autobahnen durch Stadtautobahntangenten miteinander zu verbinden und diese Tangenten zu einem das ganze Stadtgebiet umschliessenden Ring zu ergänzen. Dieser Ring von rd. 2,5 bis 3 km Durchmesser entlastet das Citygebiet und die am Cityrand gelegenen Verkehrsknotenpunkte (z. B. Aeschenplatz, Münchensteinerbrücke, Margarethenbrücke, Kunstmuseum usw.) vom nicht in die City zielenden Verkehr (Tafel 26).

Die Umlegung des 1955 gezählten Verkehrs hat ergeben, dass die Ziele des Autobahnverkehres je zur Hälfte innerhalb bzw. ausserhalb des Ringes liegen. Diese Feststellung kann als Indiz für die zweckmässige Grösse und Lage des Ringes gewertet werden (Bild 6).

b) Radialstrassen und Cityring

Der von und zum Stadtautobahnring führende Verkehr wird über das bestehende Radialstrassennetz verteilt und gesammelt. Der nach Aussen gerichtete Verkehr bietet wenig Probleme. Zudem sind später Entlastungen möglich durch weiter aussen liegende Ring- und Querverbindungen (z. B. Allschwil — Bottmingen — Klosterfiechten — Neue Welt). Der nach innen gerichtete Verkehr verdichtet sich dagegen im Stadtzentrum zusehends und würde trotz der starken Entlastung durch den Autobahnring auf die Dauer zu einer Ueberlastung der City führen.

Die Fachverbände schlagen deshalb vor, alle Radialstrassen tangential am Cityrand umzulenken und einen zweiten «Cordon sanitaire», den Cityring, zu bilden. Er schirmt das Laden-, Geschäfts- und Kulturzentrum der City, das Spital-, Schul- und Universitätsviertel und das Altstadtgebiet nochmals vom motorisierten Durchgangsverkehr ab. Auch der Langparkierer wird bereits am Cityrand mit Grossgaragen aufgefangen. Im Citygebiet verbleiben nur noch Zubringer und Kurzparkierer.

Die Verkehrsumlegungen zeigen, dass der Verkehr auf dem Cityring nur ungefähr halb so gross sein wird, wie auf dem Autobahnring. Es genügt deshalb, wenn der Cityring die bestehenden à Niveau-Stadtstrassen verwendet und seine Leistungsfähigkeit nur an den kritischen Knotenpunkten durch Unter- oder Ueberführungen verbessert wird (z. B. Heuwaage-Ueberführung, Unterführung beim Kunstmuseum usw., Tafel 27).

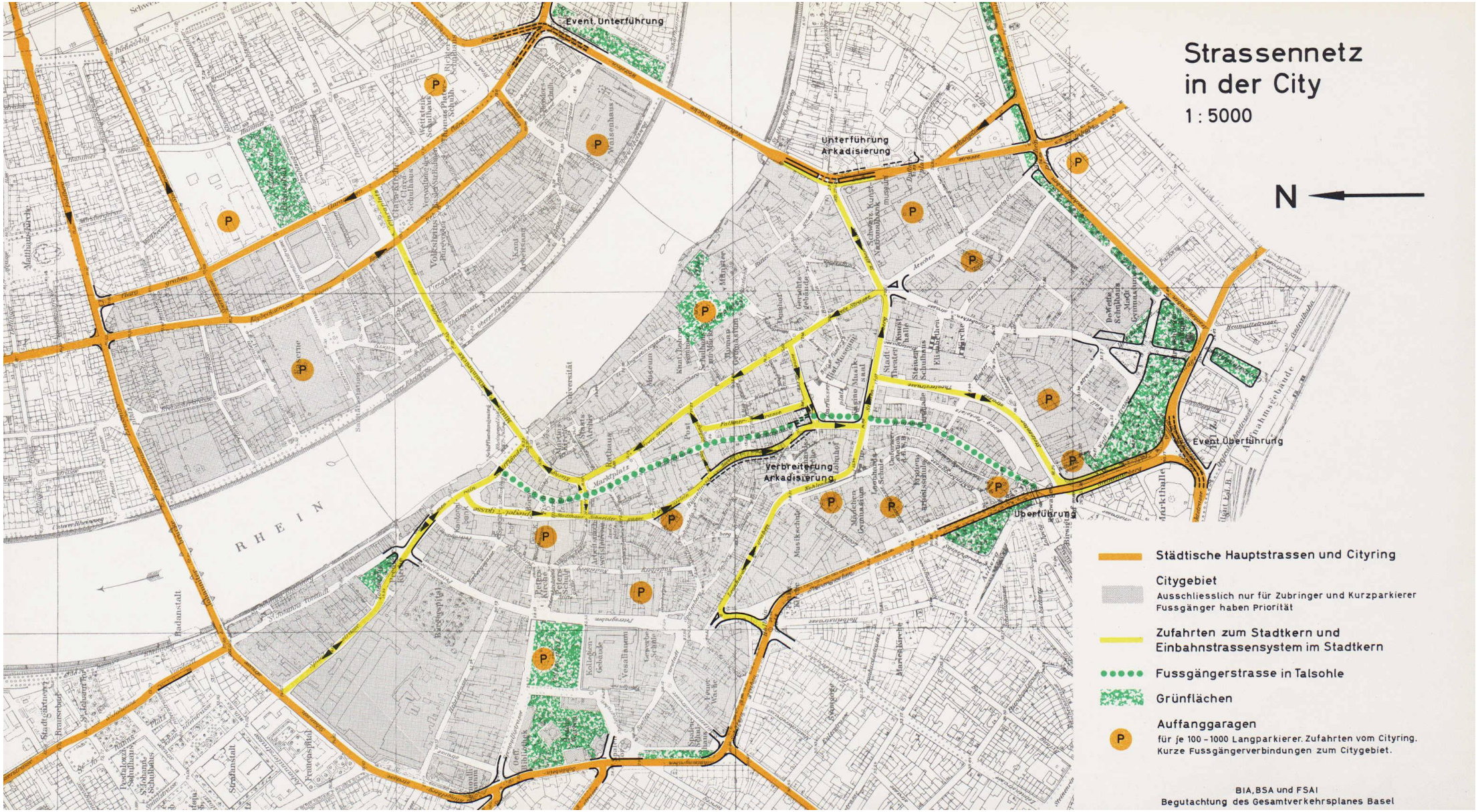
Zu Tafel 27 (rechts nebenan): **Strassennetz in der City 1:5000**

Das mit grauem Raster hervorgehobene Citygebiet wird durch den orange angelegten Cityring vom Durchgangsverkehr und durch die Auffanggaragen (P) von den Langparkierern befreit. Im Citygebiet verbleiben nur noch Zubringer und Kurzparkierer. Diese erreichen die City über die gelb angelegten Zufahrten (St. Albananlage, Greifengasse/Mittlere Brücke, Spitalstrasse, Leonhardsgraben/Kohlenberg und Steinentorstrasse) und das ebenfalls gelb angelegte Einbahnstrassensystem in der Talsohle. Das heute bestehende Einbahnstrassensystem ist zu vervollständigen durch Einbeziehung der Falknerstrasse, des Barfüsserplatzes, des Steinenberges und des verbreiterten Gerbergässchens. Damit kann eine reibungslose Verkehrsabwicklung besonders beim Barfüsserplatz, bei der Einmündung der Theaterstrasse in den Steinenberg und beim Bankverein, ein sicheres Ein- und Ausfahren der Zubringen und Kurzparkierer und grössere Verkehrssicherheit für die Fussgänger erreicht werden. In den übrigen (nicht angelegten) Citystrassen wird der motorisierte Verkehr noch stärker eingeschränkt, indem hier nur noch jene Zubringer und Kurzparkierer verkehren, welche in der betreffenden Strasse oder Einbahnstrassengruppe anhalten wollen.

Die City wird damit primär zu einem Fussgängerraum, in dem der motorisierte Verkehr auf das lebensnotwendige Minimum (Zubringer und Kurzparkierer) beschränkt und in bezug auf Fahrgeschwindigkeit und Sicherheitshalte bei Fussgängerstreifen usw. dem Fussgängerverkehr untergeordnet ist. Soweit möglich sind dem Fussgänger einzelne Strassen und Plätze vorzubehalten. Voraussetzung hiefür ist allerdings, dass trotzdem alle Liegenschaften, z. B. von der Rückseite her, für den Zubringerverkehr erschlossen bleiben.

Die Fachverbände haben vorgeschlagen, zur Gewinnung von zusätzlichem Fussgängerraum in dem sehr engen Ladenzentrum der Talsohle, das bestehende, 3 m breite Gerbergässlein auf rd. 12 m zu verbreitern und in das bestehende Einbahnstrassennetz einzubeziehen. Dadurch könnte die Gerbergasse einschliesslich ihrer Verlängerung bis zur Schifflände im Norden und bis zur Heuwaage und zum Centralbahnhof im Süden als reine Fussgängerstrasse (grün punktierte Linie) verwendet werden. Im Gegensatz zur früheren Konzeption der «Talentlastungsstrasse» und zum Teil auch im Gegensatz zum bestehenden Korrektionsplan kann dabei die Bebauung längs der Gerbergasse, beim Stadthaus und Andreasmarkt und am Spalenberg unverändert erhalten bleiben. Baulinienveränderungen und Arkadisierung sind nicht mehr nötig. Ebenso kann das Aufreissen der Häuserfront gegen den Barfüsserplatz vermieden werden, weil das verbreiterte Gerbergässlein, entsprechend seiner untergeordneten Verkehrsfunktion, nur rund 12 m breit sein muss und sich den bestehenden krummen Häuserfronten und der wechselnden Höhenlage anpassen kann.

Die Abschirmung der City vom Durchgangs- und Langparkiererverkehr ermöglicht die Erhaltung der baulichen Substanz der City im Ladenzentrum und in den Altstadtgebieten und schafft den Stadtbesuchern und -bewohnern den nötigen Lebens- und Verkehrsraum.


Strassennetz
in der City
1 : 5000
N
Event. Unterführung
Unterführung
Arkadisierung
Event. Überführung
Verbreiterung
Arkadisierung
Überführung
RHEIN
Städtische Hauptstrassen und Cityring
Citygebiet
Ausschliesslich nur für Zubringer und Kurzparkierer
Fussgänger haben Priorität
Zufahrten zum Stadtkern und
Einbahnstrassensystem im Stadtkern
Fussgängerstrasse in Talsohle
Grünflächen
Auffanggaragen
für je 100 - 1000 Langparkierer. Zufahrten vom Cityring.
Kurze Fussgängerverbindungen zum Citygebiet.
BIA, BSA und FSAI
Begutachtung des Gesamtverkehrsplanes Basel

Seite / page

leer / vide / blank

c) Die Strassen in der City

In der durch Autobahn- und Cityring entlasteten City sind verhältnismässig wenig Sanierungsmassnahmen notwendig. Mit diesen wird nicht die Verflüssigung des motorisierten Verkehrs, sondern vor allem mehr Raum für die Fussgänger und eine bessere Trennung der Fussgänger vom verbleibenden motorisierten Zubringerverkehr angestrebt (Tafel 27 und Bild 7, Seiten 270/271).

d) Die Parkierung

Die Bedeutung des Parkierungsproblems zeigt sich deutlich, wenn man bedenkt, dass die meisten Autos pro Tag nur rd. 1½ Stunden fahren und die ganze übrige Zeit parkiert sind, und dass pro PW rd. 25 bis 30 m² Parkfläche einschliesslich Zufahrt nötig sind. Vor allem im engen Stadtgebiet, wo der Mangel an Verkehrs- und Parkfläche am grössten ist, ist es deshalb je länger je weniger möglich, die Autos uneingeschränkt auf den Strassen und der Allmend zu parkieren. Die Langparkierer müssen in Parkiergaragen verwiesen werden, schon im Interesse der Kurzparkierer, die sonst für den wichtigen Zubringerdienst keine Parkplätze mehr finden.

Bei Neubauten im Stadtgebiet kann unter besonderen Umständen verlangt werden, dass gleichzeitig mit dem Neubau eine der Grösse des Baues angepasste Zahl von Parkplätzen erstellt wird, oder dass sich der Bauherr an der Erstellung einer in der Nähe liegenden Garage beteiligt. Durch diese gesetzgeberische Massnahme kann jedoch nur ein Teil des Parkplatzbedarfes befriedigt werden. Wenn die vorhandenen rd. 3500 Parkplätze, die auf der Allmend (z. B. Münsterplatz 150) zur Verfügung stehen, berücksichtigt werden, bleibt nach den sehr knappen Berechnungen des Experten *allein im Citygebiet ein Bedarf für rd. 6000 zusätzliche Parkplätze.*

Die Fachverbände haben deshalb die Erstellung einer grösseren Zahl von Parkgaragen vorgeschlagen, die ringförmig um die City verteilt sind. Ihre Zu- und Ausfahrten sollen grundsätzlich von aussen, d. h. vom Cityring aus erreichbar sein, damit das Citygebiet von den Zu- und Wegfahrten der Langparkierer entlastet wird. Von den Garagen aus kann das ganze Citygebiet innert weniger Minuten zu Fuss erreicht werden. Die City liegt auf der Grossbaslerseite zur Hauptsache in der Birsig-Talsohle, während der Cityring mit seinen Garage-Ein- und Ausfahrten auf den beidseitigen Plateaux liegt. Bei den ausgezeichneten Baugrundverhältnissen, mit der rd. 10 bis 20 m mächtigen Deckschicht aus festgelagertem Kies, bestehen ideale Voraussetzungen für die Erstellung mehrstöckiger, unterirdischer und grundwasserfreier Garagen in den beiden Talflanken.

Neben diesen Sammelgaragen am Cityring ist auf die Dauer auch die Erstellung von weiter aussen liegenden Grossgaragen notwendig. Diese hätten vor allem bei Grossveranstaltungen (Mustermesse, Sportanlässe usw.) als Auffanggaragen zu dienen. Sie sollten in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrsmittels liegen, damit sie auch, z. B. an Weihnachtseinkaufstagen oder während der Fasnacht, von Citybesuchern benützt werden können. Ferner sollten sie in der Nähe von Autobahnanschlüssen liegen, damit der ein- und ausfahrende Verkehr das städtische Strassennetz nicht belastet. Dank der grossen Leistungsfähigkeit der Autobahnen können diese Garagen bis zu 3000 Parkplätze fassen.

Das Parkierungsproblem ist technisch lösbar. Die Erstellung der nötigen Auffanggaragen stellt jedoch finanzielle Ansprüche, die von privater Hand allein nicht befriedigt werden können. Die Oeffentlichkeit muss deshalb bei privaten Bauvorhaben dieser Art soweit als möglich Unterstützung gewähren und nötigenfalls selber als Bauherr auftreten.

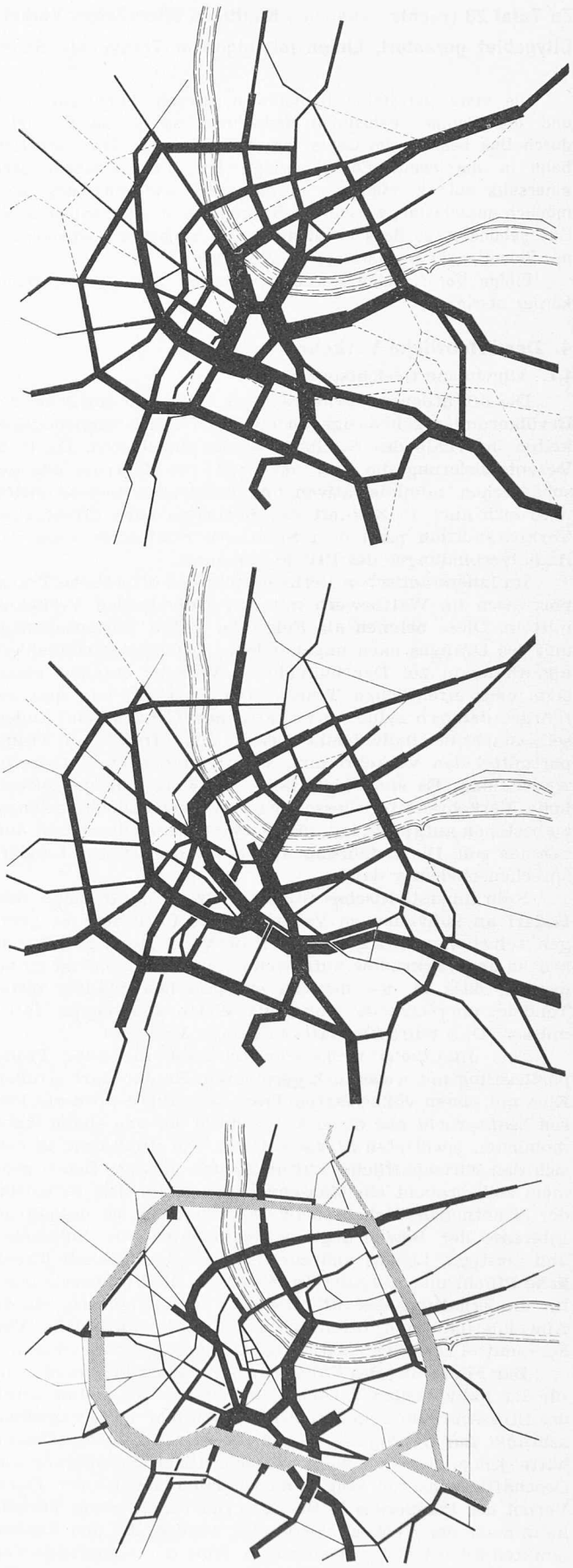


Bild 6. Verkehrsbelastung. Personenwagenverkehr auf Grund der Verkehrszählung vom 7. Juli 1955 (Gesamtverkehr von 17.30 bis 18.30 h). 1 mm = 300 Fahrzeuge. Oben: Zustand mit bestehendem Strassennetz, Mitte: Zustand nach Ausführung des Gesamtverkehrsplanes Leibbrand, unten: Zustand nach Ausführung der Vorschläge der Fachverbände (Stadtautobahnring und dessen Anschlüsse an die Autobahnen gerastert)

Zu Tafel 28 (rechts nebenan:) **Künftiges öffentliches Verkehrsnetz gemäss Vorschlag der Fachverbände, Masstab 1 : 25 000. Citygebiet gerastert, Linien mit eigenem Trasse als Schmalspurbahn markiert** Bewilligung L + T vom 4. 4. 63

Die stark belasteten Radiallinien werden durch das Tram und die weniger belasteten Radiallinien sowie die Ringlinien durch Bus bedient. Im Gebiet der City wird das Tram als Tiefbahn in die zweite Ebene verlegt. Um die Tiefbahnstrecken einerseits auf ein Minimum zu begrenzen und anderseits bestmöglich auszulasten, werden die Radiallinien an der Peripherie der City gebündelt, so dass im Stadtkern ein einfaches Tiefbahnkreuz mit Schnittpunkt am Barfüsserplatz entsteht.

Einige Vorortslinien werden wie bisher auf eigenem Bahnkörper betrieben.

Durch Umstellung der Ringlinien auf Bus verschwinden die Gleise der heutigen Linien 1 und 2. Es sind drei Busringlinien vorgesehen, ein innerer, ein mittlerer und ein äusserer Ring. Diese Ringlinien befahren zum Teil die gleichen Strecken.

Als Dienstverbindungen bleiben einerseits die Gleise auf der Dreirosenbrücke erhalten, anderseits ist bei der Station Aeschenplatz eine Querverbindung zwischen den Aesten A/B und C/D vorhanden.

4. Der öffentliche Verkehr

4.1. Allgemeine Gesichtspunkte

Die öffentlichen Verkehrsmittel haben die Aufgabe, der Bevölkerung regelmässige und billige Beförderungsmöglichkeiten innerhalb des Siedlungsraumes anzubieten. Da trotz Dezentralisierung die City nach wie vor Zentrum des geschäftlichen, administrativen und kulturellen Lebens bleibt, wird sich auch in Zukunft das Bedürfnis nach öffentlichen Verkehrsmitteln nach dem Stadtkern richten, so dass den Radialverbindungen das Primat zukommt.

Im innerstädtischen Verkehr steht das öffentliche Transportwesen im Wettbewerb mit den individuellen Verkehrsmitteln. Diese nehmen als Folge der guten Wirtschaftslage und des Dranges nach ungebundener Bewegungsmöglichkeit unaufhaltsam zu. Der individuelle Verkehr entzieht einerseits dem öffentlichen Transportwesen Fahrgäste und gefährdet dadurch seine wirtschaftlichen Grundlagen. Anderseits macht der individuelle Verkehr dem öffentlichen Transportmittel den Verkehrsraum streitig und behindert dessen Abwicklung. Es stellt sich daher die Frage, ob das öffentliche Verkehrsmittel, dessen Eigenwirtschaftlichkeit längst zu bestehen aufgehört hat, diesen Wettbewerb überhaupt aufnehmen soll. Die Erfahrungen in hochmotorisierten Ländern sprechen eindeutig dafür.

Kein innerstädtisches Strassennetz ist in der Lage, dem Bedarf an individuellem Verkehrs- und Parkraum zu genügen, selbst wenn riesige Summen für Verbreiterungen, Durchbrüche und Parkräume aufgewendet werden. Dabei ist zu bedenken, dass in den meisten europäischen Städten dieser Tendenz unersetzliche kulturelle Werte zum Opfer fallen müssen. Dies trifft für Basel in hohem Masse zu.

Das öffentliche Verkehrsmittel kann die selbe Transportleistung mit wesentlich geringerem Raumbedarf erfüllen. Eine mit einem vollbesetzten Tram oder Bus beförderte Person beansprucht nur einen Fünfzehntel der von einem Automobilisten benötigten Strassenfläche. Ein Stadtkern, in dem sich das wirtschaftliche, kulturelle und geistige Leben sammeln soll, braucht ein Massenverkehrsmittel. Die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsbetriebe einer Stadt ist deshalb im Interesse der Bewahrung des wirtschaftlichen, kulturellen und geistigen Lebens und zum Schutze der Altstadt öffentliche Pflicht und Aufgabe. In Basel sind die Voraussetzungen für die Erhaltung des öffentlichen Verkehrs günstig, da die Abwanderung vom öffentlichen auf das individuelle Verkehrsmittel noch keine extremen Ausmasse angenommen hat.

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs könnte die City für den individuellen Verkehr gesperrt werden. Damit würde der Strassenraum dem öffentlichen Verkehr wieder uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Diese radikale Massnahme hätte jedoch eine schwere wirtschaftliche Schädigung des Geschäftslebens zur Folge und ist daher abzulehnen. Durch Verbot des Parkierens in Strassen mit öffentlichem Verkehr kann zwar der Verkehr verflüssigt werden. An den Knotenpunkten ändert sich jedoch nichts. Eine durchgreifende Verbesserung ist durch diese Massnahme nicht zu erwarten. Das Parkproblem ist an anderer Stelle zur Sprache gekommen.

4.2. Strassenbahn oder Bus

Unter Bus wird jedes öffentliche Verkehrsmittel verstanden, das nicht schienengebunden ist, insbesondere auch der Trolleybus.

Die dem öffentlichen Verkehrsmittel zufallende Aufgabe kann grundsätzlich sowohl durch schienengebundene wie durch schienenfreie Verkehrsmittel gelöst werden. Viele tramfreie Städte mittlerer Grösse — besonders in Frankreich und England — beweisen, dass das Schienenfahrzeug entbehrt werden kann. Anderseits macht sich z. B. in Deutschland eine deutliche Tendenz zur Erhaltung der Strassenbahn bemerkbar. Die Frage ist vom verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und örtlichen Gesichtspunkt aus zu betrachten.

Das schienenfreie Verkehrsmittel kann sich dem übrigen Verkehrsfluss leichter anpassen als das Schienentram. Es nimmt an der Vorsortierung teil und kann Kurven und Verzweigungen schneller befahren. Der Zwang zum Halten kann allerdings, wie bei der Strassenbahn, eine Störung des Verkehrsstromes bewirken. Die Flüssigkeit des privaten Verkehrs dürfte bei reinem Busbetrieb im allgemeinen zunehmen. Die Wirkung darf aber nicht überschätzt werden. Die Flüssigkeit des öffentlichen Verkehrs dagegen wird kaum verbessert. Im Spitzenverkehr hängt die Reisegeschwindigkeit in beiden Fällen von der allgemeinen Bewegungsfreiheit ab, wobei dem Bus die dem Tram gesetzlich zustehenden Vorfahrtsrechte fehlen. Eine Umstellung von Tram auf Bus vermag in den schmalen Strassen der Innenstadt daher keine durchgreifende Verkehrssanierung zu bewirken. Dies gilt besonders für die City.

Als allgemeine Regel gilt, dass beim Schienenverkehrsmittel der Kapitalaufwand, beim schienenfreien Verkehrsmittel der Betriebsaufwand grösser sei. Das Verhältnis zwischen Kapital und Betriebsaufwand hängt von der Frequenz jeder Linie ab.

Bei einer Umstellung von Tram auf Bus ist einerseits für jede Linie einzeln zu prüfen, ob die Wirtschaftlichkeit zugunsten des einen oder anderen Verkehrsmittels spricht. Es ist zu erwarten, dass der Vergleich bei den stärkst frequentierten Hauptlinien zugunsten des Schienennetzes ausfällt. Anderseits ist zu prüfen, auf welchen Linien die gegenseitige Behinderung des öffentlichen und privaten Verkehrs am grössten ist. Dies wird bei den Ringlinien der Fall sein, und die Prüfung kann eine Umstellung auf Bus rechtfertigen.

4.3. Trennung der Verkehrswege

Durch Zuweisung eines besonderen Verkehrsstreifens kann der öffentliche Verkehr beschleunigt werden. Dieses Prinzip ist auf bestehenden Aussen- und Ueberlandlinien weitgehend verwirklicht. In der City ist es wegen Platzmangels nicht anwendbar.

Grundsätzlich kann der individuelle oder der öffentliche Verkehr in eine zweite Ebene verlegt werden. Aus verkehrstechnischen Gründen ist jedoch erwünscht, dass die zweite Ebene möglichst wenig Kreuzungen und Verflechtungen aufweist, besonders wenn sie tief liegt. Die zweite Ebene als Raum für den privaten Verkehr kommt daher zur Entflechtung nur selten in Frage. Das an wenige bestimmte Fahrspuren gebundene öffentliche Verkehrsmittel ist hierfür besser geeignet, jedoch werden die Rampen wegen der geringeren zulässigen Neigung länger. Da der nötige Raum zur Anlage von Rampen nur schwer gefunden werden kann, ist man gezwungen, die zweite Ebene auf längere Strecken in Anspruch zu nehmen, selbst wenn dazwischen eine einzige Ebene genügen sollte.

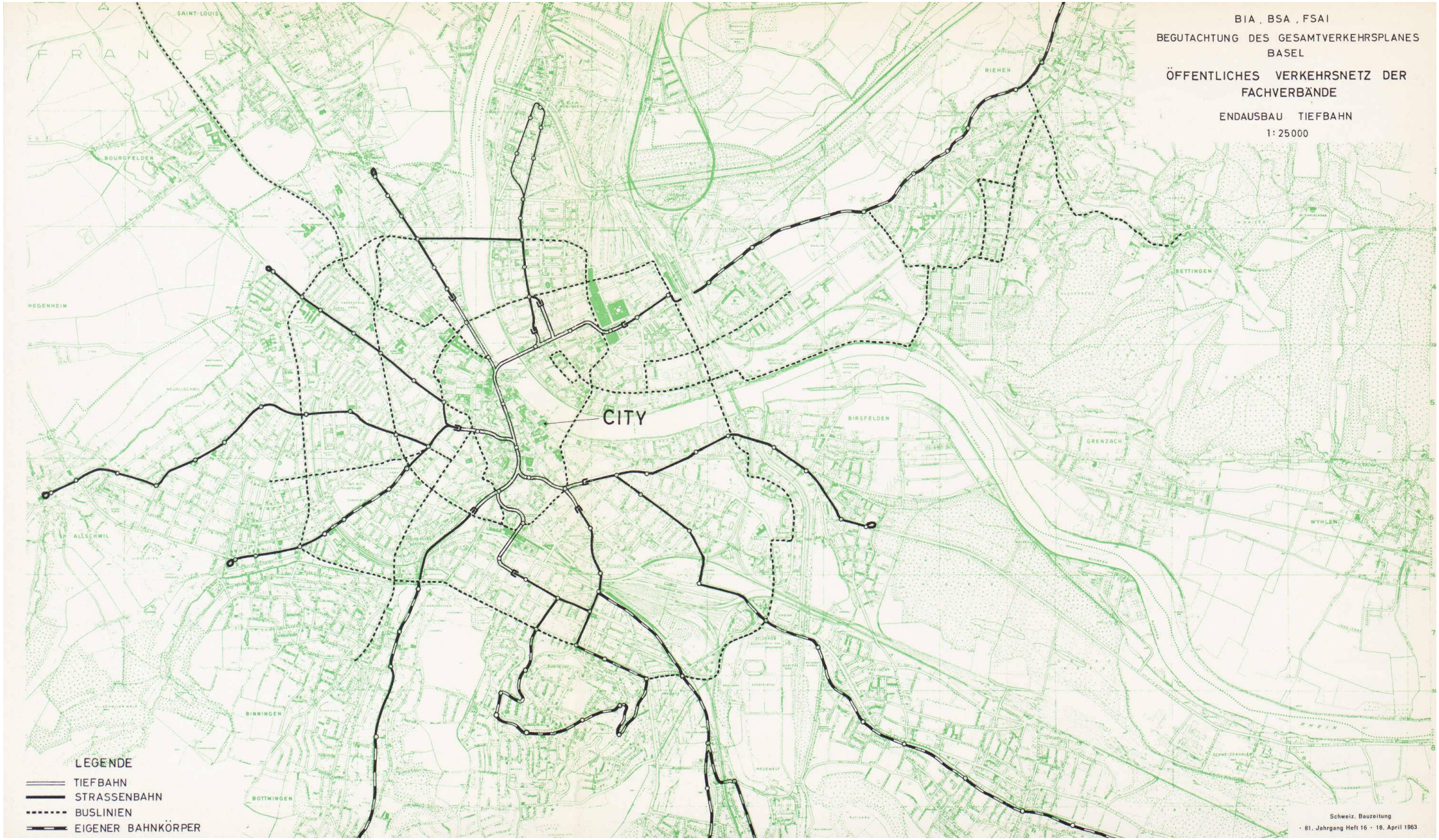
BIA, BSA, FSAI

BEGUTACHTUNG DES GESAMTVERKEHRSPLANES BASEL

ÖFFENTLICHES VERKEHRSNETZ DER FACHVERBÄNDE

ENDAUSBAU TIEFBAHN

1:25000



Schweiz. Bauzeitung
· 81. Jahrgang Heft 16 · 18. April 1963

Seite / page

leer / vide / blank

Bild 8 (rechts). Heutiges Strassenbahnnetz der BVB (Basler Verkehrs-Betriebe). Das Netz ist weitgehend durch die Lage des Stadtkerns im engen Birsigtal bedingt. Die Flanken sind steil, so dass heute leistungsfähige Zufahrten vom Westplateau zum Stadtkern fehlen. Die Linie 3 erreicht die Talsohle über die Rampe am Kohlenberg. Die anderen Tramlinien, die vom Westplateau zum Stadtkern führen, nämlich die Linien 1, 6, 7 und 18, sind aus topographischen Gründen zu Ausweichungen nach Osten und damit zu unnützen Umwegen gezwungen. Beispielsweise beträgt der heutige Fahrweg der Linie 6 vom Allschwilerplatz zum Marktplatz das 1,9fache der Luftliniendistanz. Der wichtige Sammelpunkt Bahnhof SBB wird nur durch künstlich abgelenkte Radiallinien bedient. Während Quartiere wie Gundeldingen-West und Bruderholz durch die Linien 15 und 16 schlecht erschlossen sind, besteht im Stadtkern zwischen Barfüsserplatz und Schifflände ein Ueberangebot an Verkehrslinien. Einzelne Vorortslinien wie die Linien 11, Birseckbahn und Birsigtalbahn enden am Rand der City und verursachen verkehrsbehindernden Umsteigeverkehr. Als wertvoll ist die weitgehende horizontale Trennung der Verkehrsarten auf den Aussenlinien zu bezeichnen, wo das Tram streckenweise einen eigenen Bahnkörper besitzt, wie bei den Linien 5, 6, 11, 14, 16 und 18. Diese sind in Tafel 28 durch eine besondere Signatur hervorgehoben.

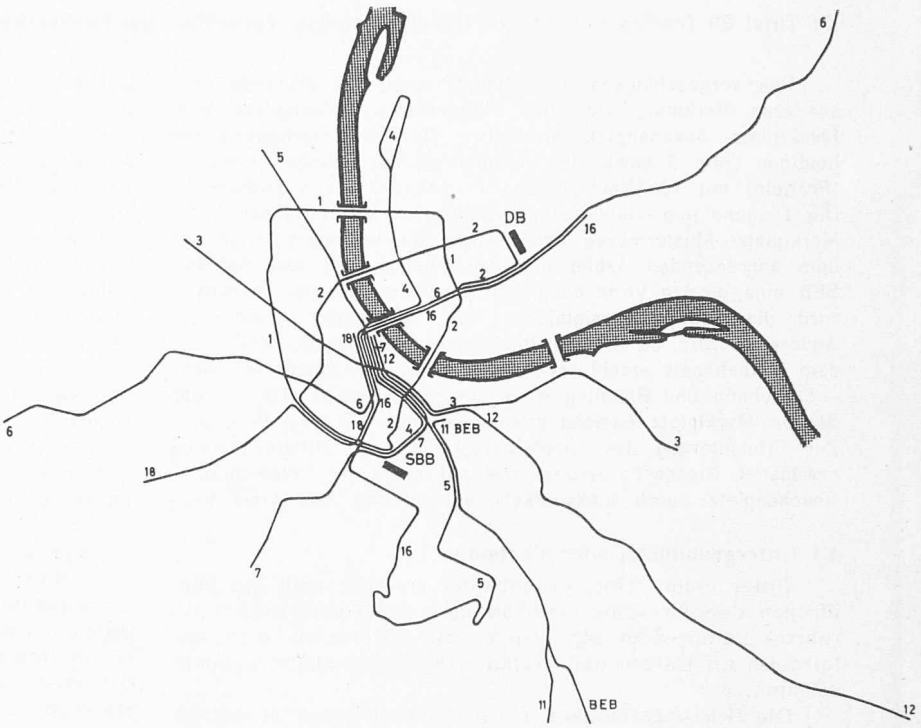
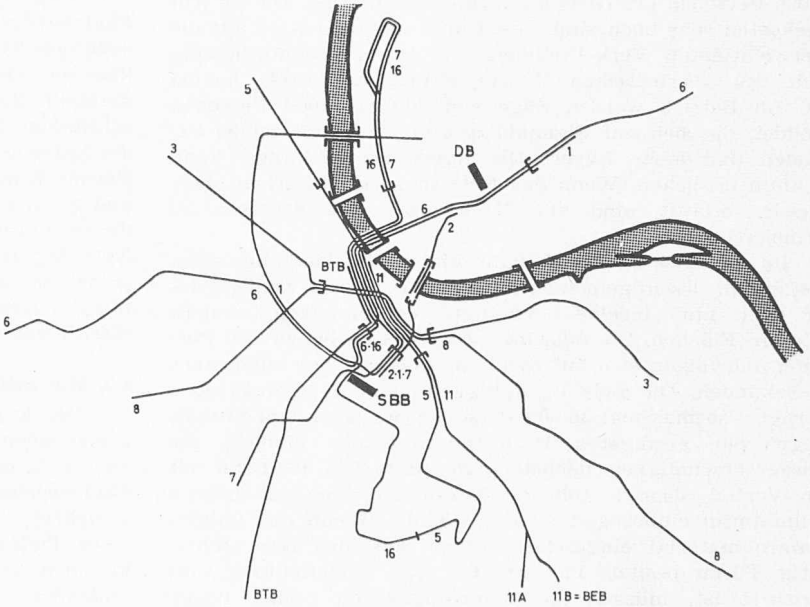


Bild 9 (rechts). Strassenbahnnetz gemäss Vorschlag des Experten

Zu den Bildern 9 und 10: Ein theoretisch ideales Verkehrsnetz besteht aus einer Anzahl Durchmesserlinien, die sich im Stadtkern schneiden, sowie einer Anzahl konzentrischer Ringlinien. Die Fachverbände sind der Auffassung, dass der Bau einer Tiefbahn zum Anlass genommen werden soll, diesem Idealnetz näherzukommen. Im Gegensatz dazu wurde vom Experten das bestehende Netz mit wenig Abänderungen übernommen. Die Fachverbände gehen vom Gedanken aus, die neu sich bietenden Möglichkeiten ohne allzu grosse Rücksicht auf traditionelle Gegebenheiten auszunützen und erstreben die direkte Führung der Radiallinien von den Aussenquartieren zum Stadtkern und deren Verknüpfung zu Durchmesserlinien. Für die Verknüpfung der radialen Linienäste mit Durchmessern sind verschiedene Lösungen denkbar. Für den gewählten Vorschlag ist charakteristisch, dass zwischen Aeschenplatz—Barfüsserplatz und Barfüsserplatz—Marktplatz nur noch je 4 Linien (A, B, C, D und D, E, F, G) verkehren, wodurch die übermässige Linienhäufung im Stadtkern behoben ist und ein besseres Gleichgewicht der Verkehrsbeziehungen in den Richtungen Ost-West und Nord-Süd erreicht wird. Das Westplateau wird durch die Linien A, B, C und der Bahnhof SBB und Gundeldingen durch direkte Radiallinien E und F mit dem Stadtkern verbunden. Der Stadtkern ist von allen Vororten direkt erreichbar.



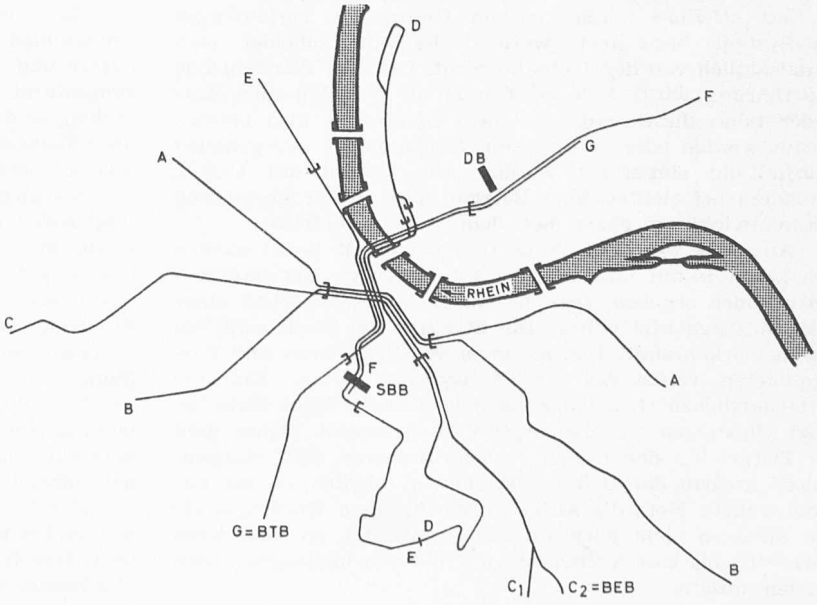


Bild 10 (rechts). Künftiges Strassenbahnnetz gemäss Vorschlag der Fachverbände

Zu Tafel 29 (rechts nebenan): **Tiefbahn gemäss Vorschlag der Fachverbände, Masstab 1 : 6000**

Das vorgeschlagene Tiefbahnnetz weist die folgenden besonderen Merkmale auf: die Diagonallinie Holbeinplatz—Barfüsserplatz—Aeschenplatz ermöglicht die Aufrechterhaltung der heutigen Linie 3 sowie die Verknüpfung der heutigen Linie 14 (Pratteln) mit 18 (Neubad) und 11 (Aesch) mit 6 (Allschwil). Die Diagonallinie Güterstrasse—Bahnhof SBB—Barfüsserplatz—Marktplatz—Mustermesse schafft dem Gundeldingerquartier mit dem angrenzenden Gebiet des Bruderholzes und dem Bahnhof SBB eine direkte Verbindung zum Stadtkern. Bei der Heuwaage wird die heutige Birsigtalbahn ins Tiefbahnnetz einbezogen. Anderseits wird durch eine Rheinuntertunnelung das Kleinbasel dem Tiefbahnnetz erschlossen. Abzweigungen Richtung Totentanz —St. Johann und Richtung Kleinhüningen befinden sich bei der Station Marktplatz beziehungsweise bei der Station Rebgasse. Zur Erleichterung des Umsteigeverkehrs sind Mittelbahnsteige erwünscht. Dieser Forderung wird auf der Linie Holbeinplatz—Aeschenplatz durch Linksverkehr entsprochen. Die Linie Heuwaage—Marktplatz wird nur im Teilstück unmittelbar beim Barfüsserplatz in den Linksverkehr gebracht. Am Barfüsserplatz besteht eine Querverbindung Aeschenplatz—Marktplatz. Mit Ausnahme der Einmündung der Birsigtalbahn an der Heuwaage weist das Tiefbahnnetz keine Niveaukreuzungen auf. Dieser Umstand ermöglicht einen U-bahnmässigen Betrieb der Tiefbahn und infolgedessen eine hohe Leistungsfähigkeit. Zwischen Heuwaage und Marktplatz wird für die Tiefbahn das bestehende Gewölbe des Birsig ausgebaut. Der Birsig wird in einem neuen Stollen unter dem Münsterhügel durch direkt in den Rhein geleitet. Die übrigen Strecken, mit Ausnahme der Rheinuntertunnelung, des Stollens Barfüsserplatz—Holbeinplatz und des Stollens unter dem Bahnhof SBB, sind hochliegende Tunnel und können in offener Baugrube erstellt werden. Die Streckenführung meidet daher die Hauptstrassenzüge. Diese Dispositionen verhindern in weitem Masse Verkehrsstörungen während des Baues der Tiefbahn.

4.4 Untergrundbahn oder Tiefbahn

Unter einer «Untergrundbahn» versteht man ein vom übrigen Verkehr völlig unabhängiges, meist unterirdisch geführtes Bahnsystem. Mit dem Begriff «Tiefbahn» wird eine teilweise im Untergrund verlaufende Strassenbahn gekennzeichnet.

Die Leistungsfähigkeit eines U-Bahn-Netzes ist mit rd. 40 000 Personen pro Gleis und Stunde sehr gross. Da die Anlagekosten sehr hoch sind, beschränkt sich das Netz auf die allerwichtigsten Verkehrslinien, die zur Flächenbedienung noch des oberirdischen Zubringer-Verkehrsmittels bedürfen. Im Betrieb werden Züge von 300 bis 1000 Personen gebildet, die sich auf Signaldistanz im Abstand von 90 Sekunden und mehr folgen. Die Reisegeschwindigkeit kann 35 km/h erreichen. Wenn das Netz in Aussenbezirken oberirdisch verläuft, sind alle Kreuzungen mit Strassen zu vermeiden.

Im Gegensatz zur U-Bahn bildet die Tiefbahn einen Bestandteil des allgemeinen Schienennetzes. Sie bedient daher nicht nur einzelne bevorzugte Verkehrsaxen, sondern grössere Flächen. Die einzelnen Züge fassen bis zu 300 Personen und folgen sich auf Sicht im Abstand von mindestens 30 Sekunden. Die Leistungsfähigkeit einer Tiefbahnstrecke beträgt also maximal 36 000 Personen pro Gleis und Stunde. Wegen der geringeren Haltestellenabstände erreicht die Reisegeschwindigkeit höchstens 25 km/h. Die Tiefbahn hat den Vorteil, dass bestehende Tramlinien und bestehendes Rollmaterial einbezogen werden können. Wenn das übliche Tramrollmaterial eingesetzt werden soll, das nur rechtsseitig Türen besitzt und nur für eine Fahrrichtung eingerichtet ist, müssen die Bahnsteigkanten rechts liegen und die Linienendpunkte mit Kehrschleifen versehen sein.

Mit «U-Bus» könnte ein im Untergrund verlaufendes Bus-System bezeichnet werden. Es unterscheidet sich grundsätzlich von der Tiefbahn nicht. Die dem Bus fehlende Spurführung wirkt sich im Tunnel als Nachteil aus. Entweder muss dieser mit seitlichem Spielraum, also breiter, gebaut werden oder es muss ein Mechanismus zur genauen Spurhaltung eingeführt werden. Ein Vorteil des U-Bus, besonders bei elektrischem Betrieb, liegt in der geringeren Lärmentwicklung gegenüber dem Schienenbetrieb.

Auch bei weiterem Wachstum der Stadt Basel werden sich kaum je auf längere Strecken derartige Verkehrskonzentrationen ergeben, dass die hohe Leistungsfähigkeit einer U-Bahn ausgenützt würde. Die Struktur der Stadt setzt ein Flächenverkehrsmittel, d. h. ein in den Peripherie- und Vorortgebieten verästeltes Verkehrssystem voraus. Ein aus wirtschaftlichen Gründen klein gehaltenes U-Bahn-Netz bedingt Umsteigen auf Zubringer-Verkehrsmittel. Damit geht der Zeitgewinn der U-Bahn wieder verloren. Ein etappenweiser Ausbau der U-Bahn ist schwer möglich, da ein nur rudimentäres Netz die sanierungsbedürftigen Knotenpunkte und Strassen nicht wirksam genug entlastet, so dass deren Korrektur bis zum Vollausbau der U-Bahn hinausgeschoben werden müsste.

Bei der Tiefbahn sind die Aussenlinien und das vorhandene Rollmaterial weiterhin verwendbar. Das System der Stromzuführung durch Fahrdraht erfordert allerdings ein gegenüber der U-Bahn erhöhtes Tunnelprofil. Das bestehende neuere Rollmaterial besitzt nur rechtsseitig Türen. Mittelbahnsteige sind daher nur möglich, wenn man in den Tunnelstrecken zum Linksbetrieb übergeht.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile empfehlen die Fachverbände, in Basel auf eine U-Bahn zu verzichten, jedoch eine Tiefbahn ins Auge zu fassen. Dabei muss man sich klar sein, dass eine Tiefbahn ein teures Verkehrsinstrument darstellt. Ihre Ausdehnung ist daher auf ein Minimum zu beschränken. Die Begründung der Tiefbahn liegt nicht etwa in der Befreiung des Strassenraums zugunsten des individuellen Verkehrs, sondern in der Ermöglichung einer regelmässigen und raschen Bewältigung des Massenverkehrs. Die Erfüllung dieser Forderung ist eine öffentliche Verpflichtung. Das Netz der Tiefbahn soll für den Endausbau geplant werden, jedoch so, dass ein Ausbau in Etappen möglich ist. Ein allfälliger Uebergang auf Busbetrieb im Untergrundnetz soll offen bleiben.

4.5. Die zukünftige Netzgestaltung

Der Experte ging von der Voraussetzung aus, dass am bestehenden Netz möglichst wenig geändert werden solle, weil sich die Verkehrsbeziehungen eingespielt hätten. Die Fachverbände halten diese Voraussetzung des Experten für unrichtig. Es dürfte im Gegenteil angezeigt sein, den Bau einer Tiefbahn zu benutzen, um einem Idealnetz näherzukommen. Ein neues Netz kann durch die Schaffung bisher fehlender Verkehrsbeziehungen wirtschaftliche Vorteile bieten.

Hier muss nachdrücklich hingewiesen werden auf den Unterschied zwischen wirtschaftlichen Vorteilen für die Benützer und den betriebswirtschaftlichen Vorteilen der Verkehrsmittel. Die Interessen beider werden sich nicht immer decken, so dass abzuwägen ist, wo allgemeinvolkswirtschaftliche Vorteile es rechtfertigen, betriebswirtschaftliche Nachteile in Kauf zu nehmen.

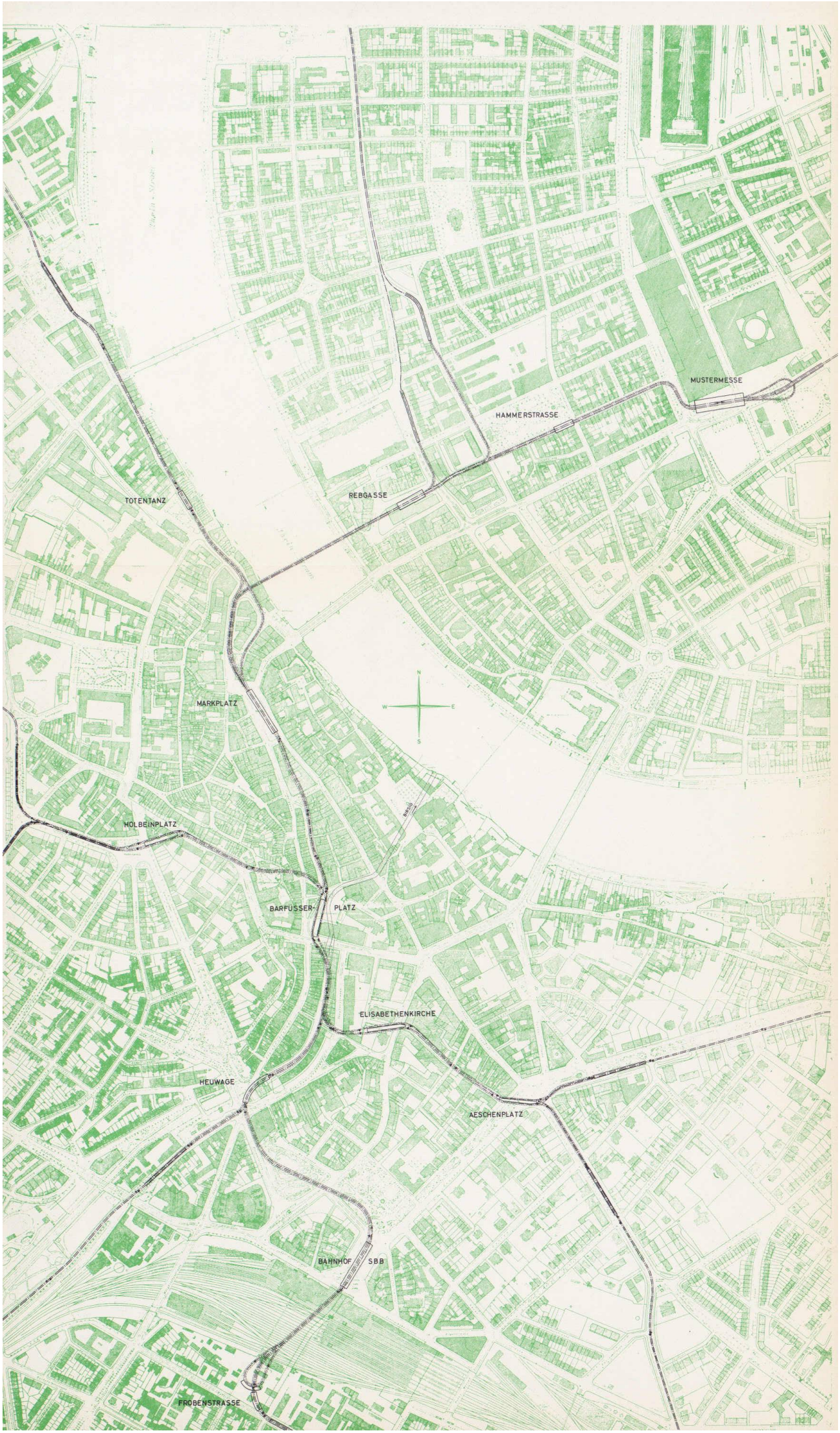
Als allgemeine Richtlinien für die künftige Netzgestaltung sollen gelten:

— direkte Führung der Radiallinien von den Aussenquartieren zur City, jedoch mit möglichster Beschränkung der Baulänge des Tiefbahnnetzes. Dies führt notwendigerweise zur Bündelung einiger Radiallinien vor den Tunneleinfahrten.

— Lage der Haltestellen nahe bei den Verkehrsschwerpunkten.

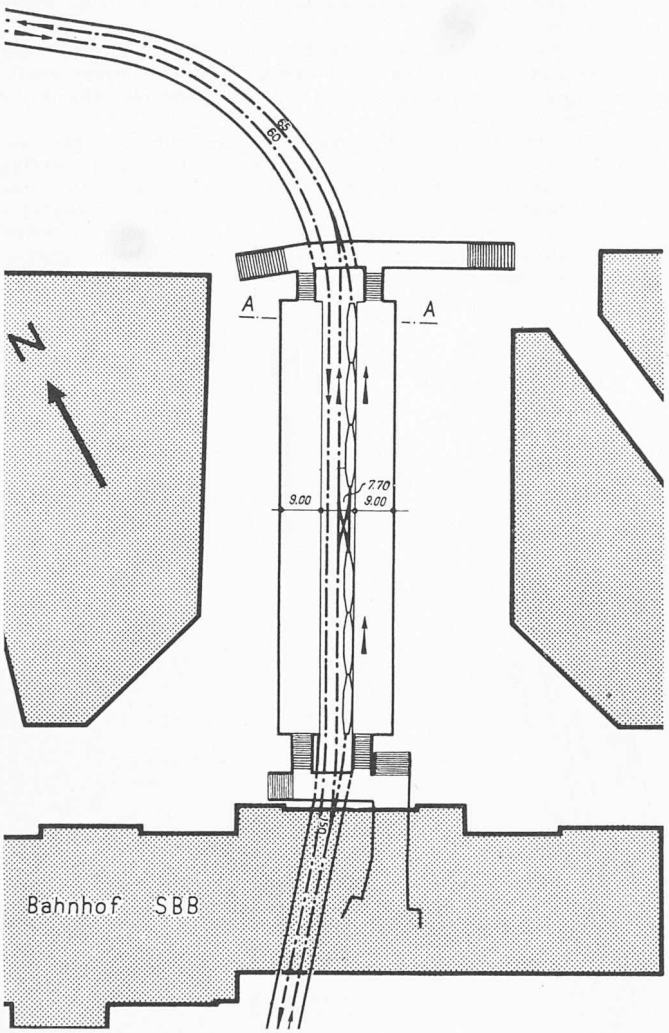
— Umstellung von Tramlinien auf Busbetrieb, wenn ihre Belassung eine allzu grosse oberflächliche Verkehrsbehinderung darstellt oder wenn ihre Einfügung in das neue Tiefbahnnetz unwirtschaftlich ist.

Die Absicht, einen Teil des Tramnetzes in der City unter den Boden zu verlegen, ermöglicht, bisher schlecht bediente Quartiere besser mit dem Stadtkern zu verbinden. Es sind dies besonders das Westplateau und Gundeldingen.


MUSTERMESSE
HAMMERSTRASSE
REBGASSE
TOTENTANZ
MARKPLATZ
HOLBEINPLATZ
BARFUSSER- PLATZ
ELISABETHENKIRCHE
HEUWAGE
AESCHENPLATZ
BAHNHOF SBB
FROBENSTRASSE
N
W
E
S

Seite / page

leer / vide / blank



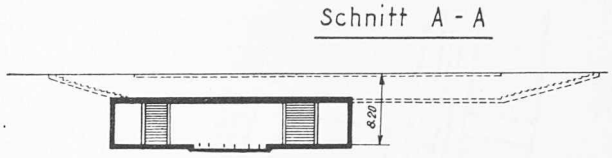


Bild 11. Tiefbahn-Station «Bahnhof SBB». Die Station weist sehr lange Bahnsteige auf. Damit man Einsatzzüge aufstellen und die Ankunft der Reisenden von der Bahn abwarten kann, besitzt die Station ein Ueberholungsgleis

Pläne 1:1700
Schnitte 1:850

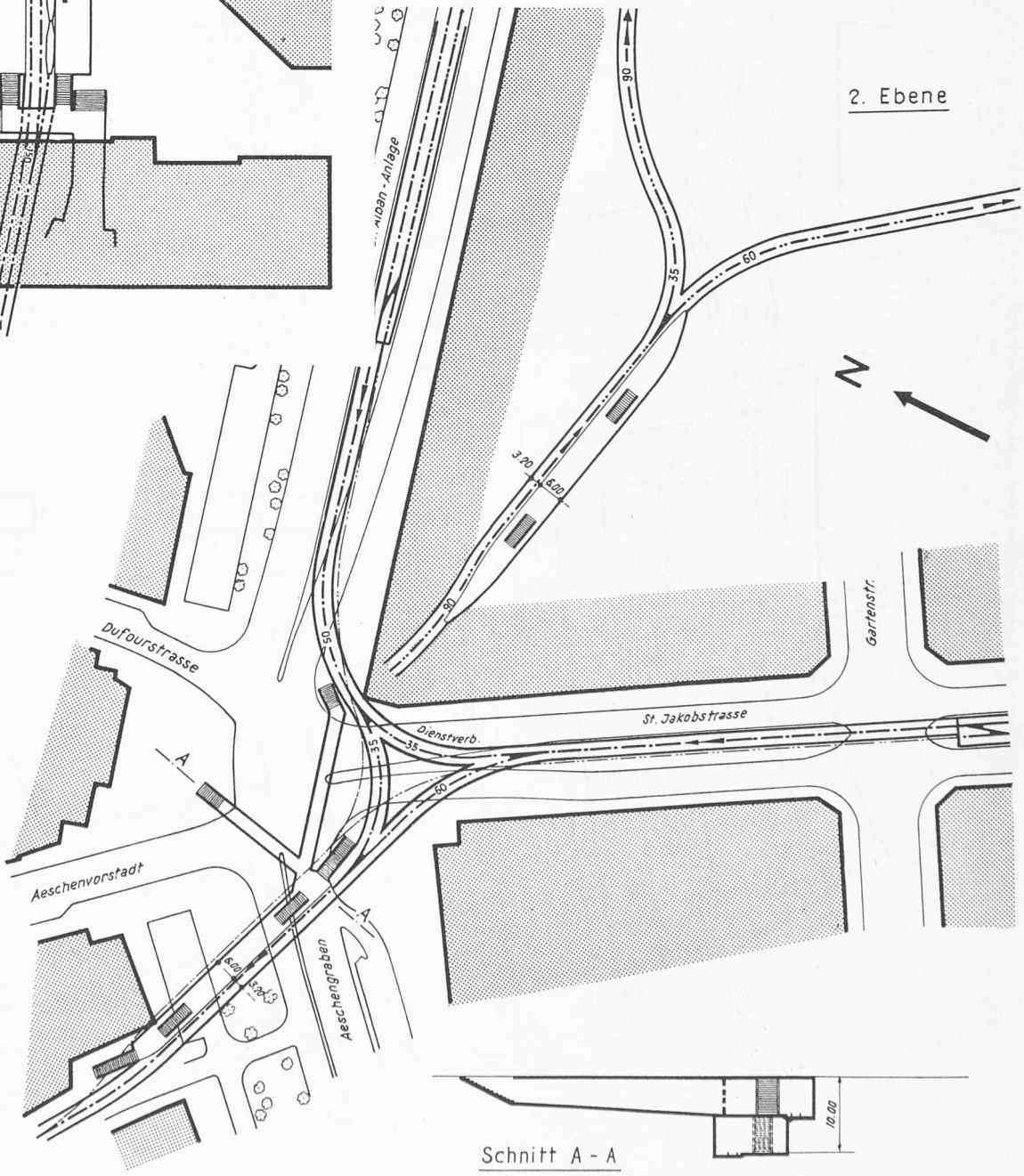
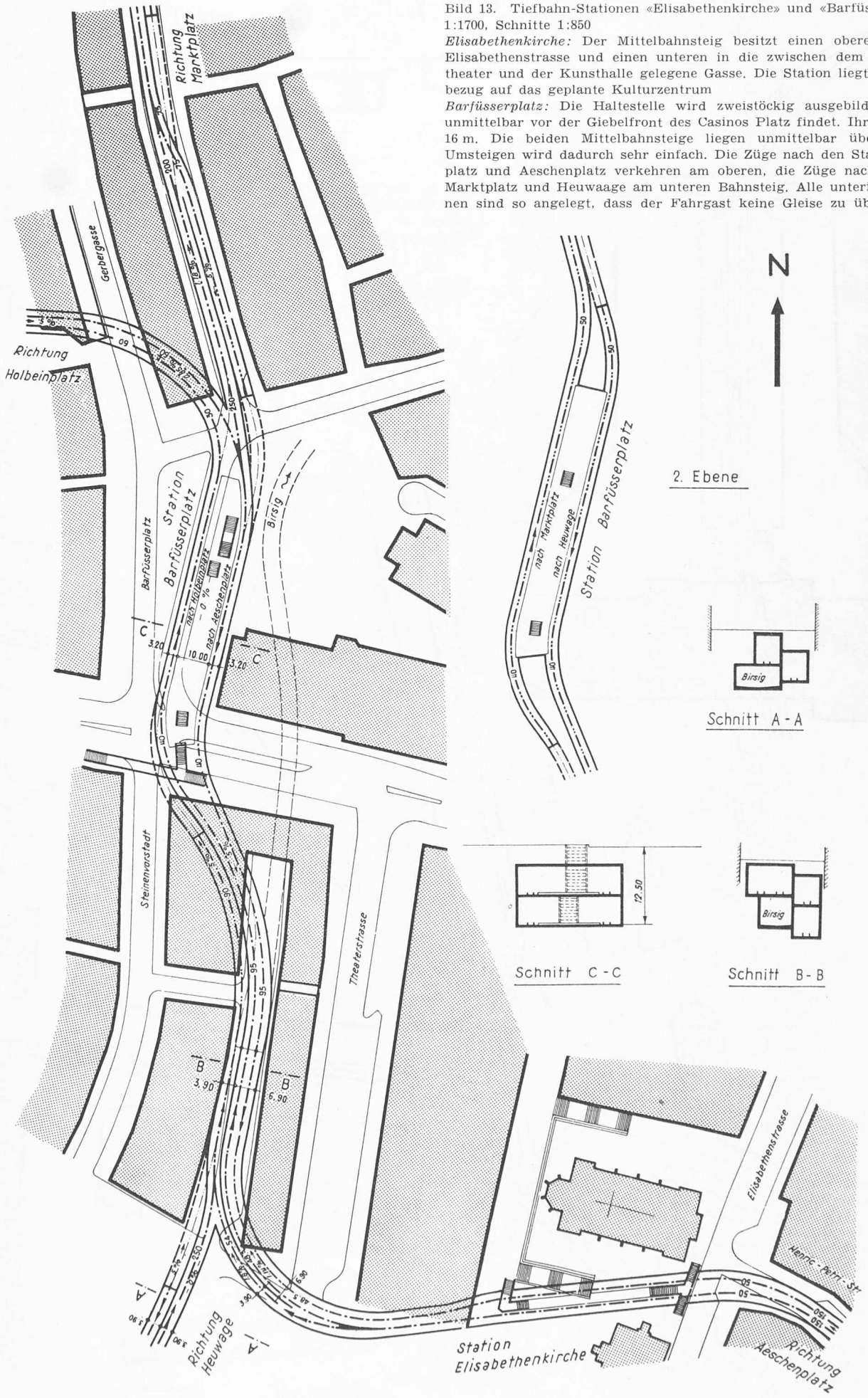


Bild 12. Tiefbahn-Station «Aeschenplatz». Mit Rücksicht auf die kreuzungsfreie Gabelung der Linien liegen die Bahnsteige für die beiden Fahrrichtungen übereinander. Für den Dienstverkehr ist eine Querverbindung St. Jakobsstrasse — St. Albananlage vorhanden. Die Treppen lassen sich so anordnen, dass ein Zwischengeschoss nicht erforderlich ist.

Bild 13. Tiefbahn-Stationen «Elisabethenkirche» und «Barfüsserplatz». Pläne 1:1700, Schnitte 1:850

Elisabethenkirche: Der Mittelbahnsteig besitzt einen oberen Ausgang zur Elisabethenstrasse und einen unteren in die zwischen dem heutigen Stadttheater und der Kunsthalle gelegene Gasse. Die Station liegt also günstig in bezug auf das geplante Kulturzentrum

Barfüsserplatz: Die Haltestelle wird zweistöckig ausgebildet, so dass sie unmittelbar vor der Giebelfront des Casinos Platz findet. Ihre Breite beträgt 16 m. Die beiden Mittelbahnsteige liegen unmittelbar übereinander. Das Umsteigen wird dadurch sehr einfach. Die Züge nach den Stationen Holbeinplatz und Aeschenplatz verkehren am oberen, die Züge nach den Stationen Marktplatz und Heuwaage am unteren Bahnsteig. Alle unterirdischen Stationen sind so angelegt, dass der Fahrgast keine Gleise zu überschreiten hat.



4.6. Der Betrieb der Tiefbahn

Für Tiefbahnen werden zwei verschiedene Betriebsarten unterschieden, nämlich die trammässige und die U-bahnmässige Art. Im ersten Fall werden die Linien im Untergrund mit Weichen und Kreuzungen in der selben Weise verknüpft wie an der Oberfläche. Unterirdische Knotenpunkte müssen dann entweder weiträumig gebaut sein, um die notwendigen Sichtweiten zu gestatten, oder sie müssen durch Signale gesichert werden. Die U-bahnmässige Betriebsweise strebt eine kreuzungsfreie Verknüpfung der Linien im Untergrund an, was technisch durch Erschliessung nicht nur einer, sondern mehrerer Verkehrsebenen geschieht. Massgebend für diese Betriebsart ist weniger das Bedürfnis nach Sicherheit, da sich dieses durch die moderne Signaltechnik befriedigen liesse, als das Bedürfnis, die Streckenleistung nicht durch Engpässe zu behindern. Lehner (Hannover) vertritt die Ansicht, dass eine Tiefbahn nur dann zu einem brauchbaren und leistungsfähigen Verkehrsinstrument wird, wenn man sich vom strassenbahnmässigen Denken löst und die Strecke nach U-bahnmässigen Gesichtspunkten gestaltet. Das heisst, dass man Gleiskreuzungen im Interesse von Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Reisegeschwindigkeit möglichst vermeidet. Die U-bahnmässige Betriebsweise setzt voraus, dass die Fahrgäste an den Haltestellen aus Gründen der Sicherheit die Gleise nicht überschreiten müssen. Da man somit nur über Rolltreppen von einem Bahnsteig zum andern gelangen kann, muss die Zahl der Bahnsteige tunlichst herabgesetzt werden. Mittelbahnsteige sind in dieser Hinsicht Seitenbahnsteigen überlegen. Sie setzen aber, wenn das vorhandene Rollmaterial mit nur einseitigen Türen beibehalten werden soll, Linksbetrieb voraus. Während im Untergrund gegen Linksbetrieb kein Einwand besteht, ist an der Oberfläche selbstverständlich nur Rechtsbetrieb zulässig. Der Uebergang hat also in den Rampen zu erfolgen.

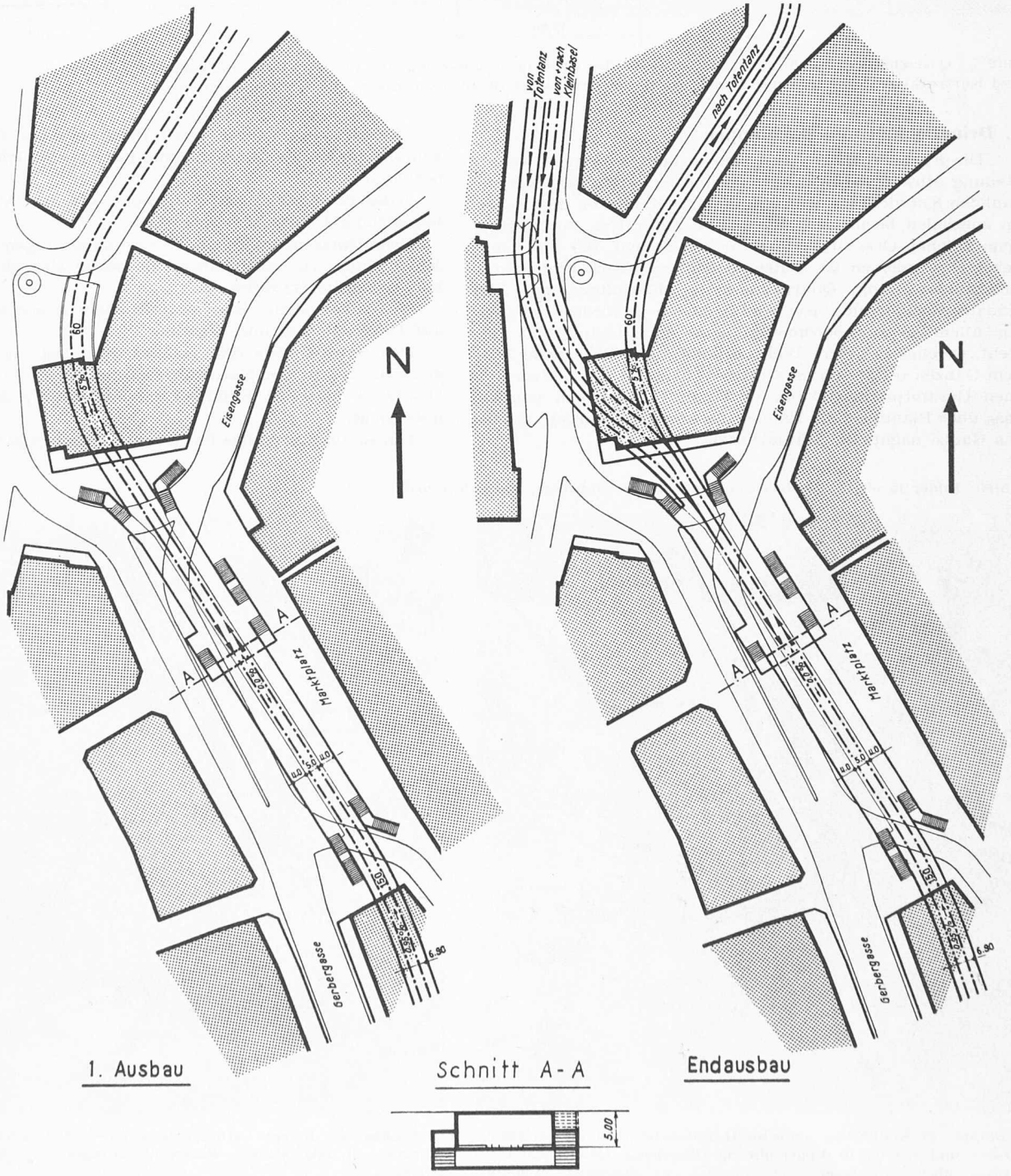


Bild 14. Tiefbahn-Station «Marktplatz», Pläne 1:1700, Schnitt 1:850. Die Station besitzt zwei seitliche Bahnsteige ohne Zwischengeschoss. Ueber Rolltreppen können alle wichtigen Ziele direkt erreicht werden

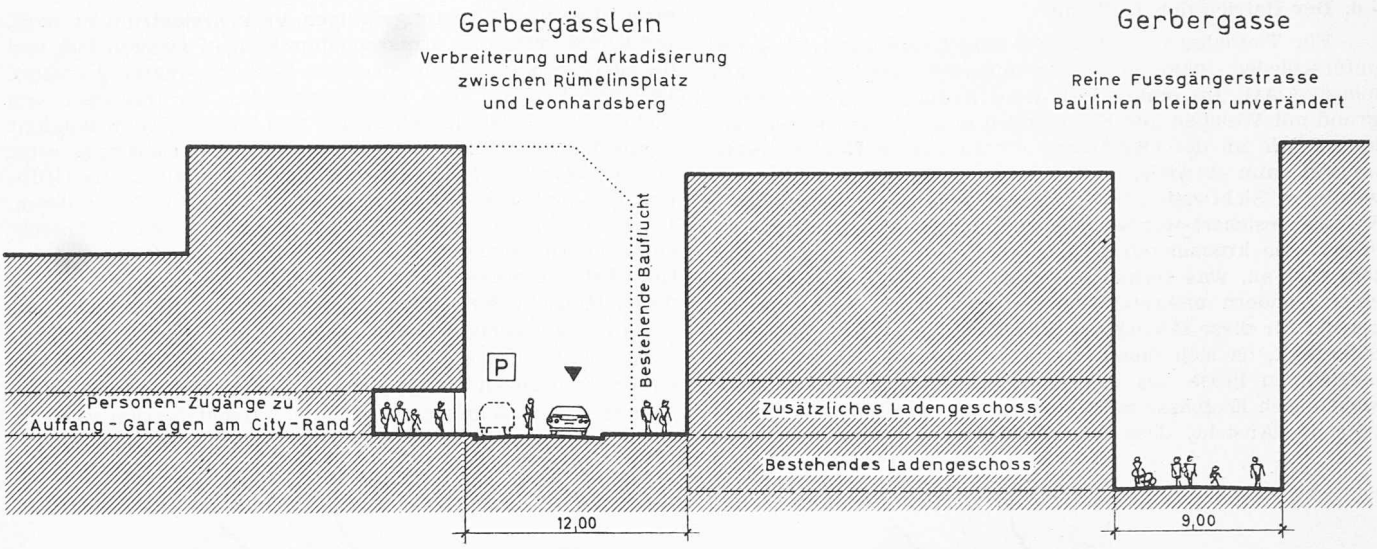


Bild 7. Querschnitt 1:400 durch die Talsohle in der City, nach Vorschlag der Fachverbände. Im ganzen Citygebiet nur noch Zubringer und Kurzparkierer. Durch Verbreiterung des Gerbergässleins wird die Gerbergasse zur Fussgängerstrasse

5. Dringlichkeit und Bauetappen

Die Fachverbände haben sich bemüht, in ihrer Gesamtplanung alles zu berücksichtigen und zu vereinigen, was die bauliche Entwicklung einer Stadt im allgemeinen und Basels im speziellen beeinflusst. Sie halten die aktive Fortsetzung einer solchen Gesamtplanung für den Schritt, der als dringlichster zu machen ist. Bauzonenplanung, Verkehrsplanung, Grünzonenplanung, Quartierplanung, Erschliessungs- und Kanalisationsplanung usw. sind nicht nur zu fördern, sondern vor allem so zu koordinieren, dass ein Planungsbild entsteht, welches in klarer Weise erlaubt, zu realisierende Teile dem Ganzen organisch einzuordnen. Nur auf Basis einer solchen Gesamtplanung kann in Zukunft vermieden werden, dass über Planungsteile Entscheide getroffen werden, welche das Ganze nachteilig präjudizieren.

Bei der Aufstellung eines Etappenplanes für die verkehrsbedingten Bauvorhaben sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:

— Jedes Teilstück muss für sich eine spürbare Verbesserung bestehender Uebelstände bewirken.

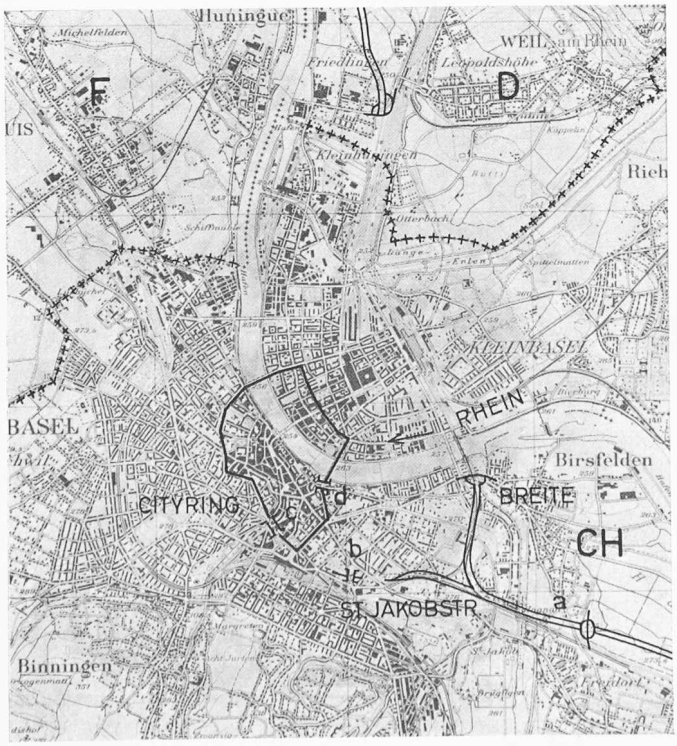
— Behelfsmassnahmen und Uebergangslösungen sind auf ein Mindestmass zu beschränken. Sie haben sich einer Gesamtkonzeption unterzuordnen.

— Die verschiedenen Bauvorhaben beeinflussen sich in bezug auf Durchführung und Wirkung.

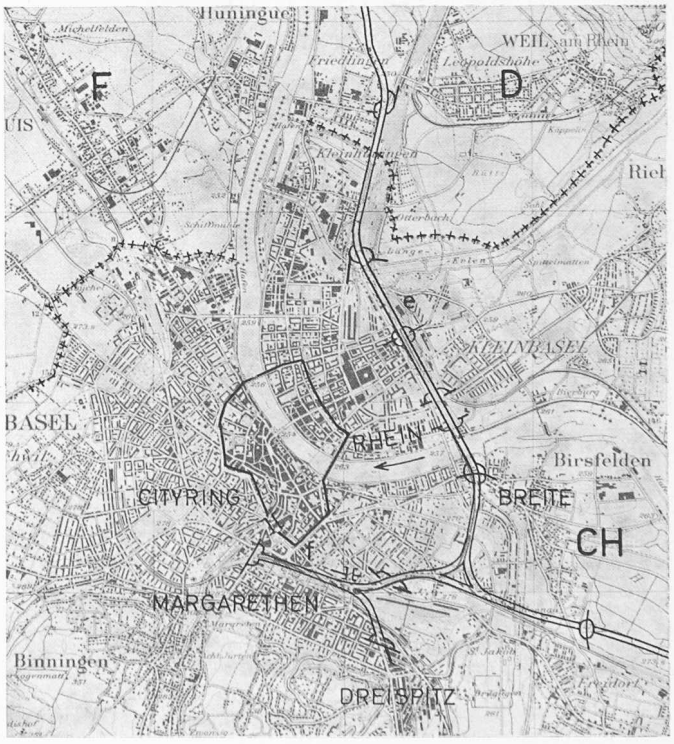
— Das Bauvorhaben des Autobahnrings ist als Bestandteil des eidgenössischen Nationalstrassensystems zu betrachten. Das heisst, dass der Bund bei der Festsetzung des Zeitplans mitspricht.

— Die Bauvorhaben der Parkierung stehen zum Teil in Ver-

Unten: Bilder 15 bis 18: Ausbau-Etappen des Autobahnrings, Masstab 1:80 000



1. Etappe: a) Einführung der schweiz. Autobahn (N2) bis St. Jakobstrasse und Breite, b) Ueberführung Grosspeter (Münchensteinerstrasse über Grosspeter—Nauenstrasse), c) Heuwaage—Viadukt, d) Unterführung Kunstmuseum (Wettsteinbrücke—Dufourstrasse unter Albangraben—Wettsteinbrücke)



2. Etappe: e) Innere Osttangente Breite—Landesgrenze, f) Südtangente St. Jakobstrasse—Margarethenstrasse mit Anschluss an Dreispitz

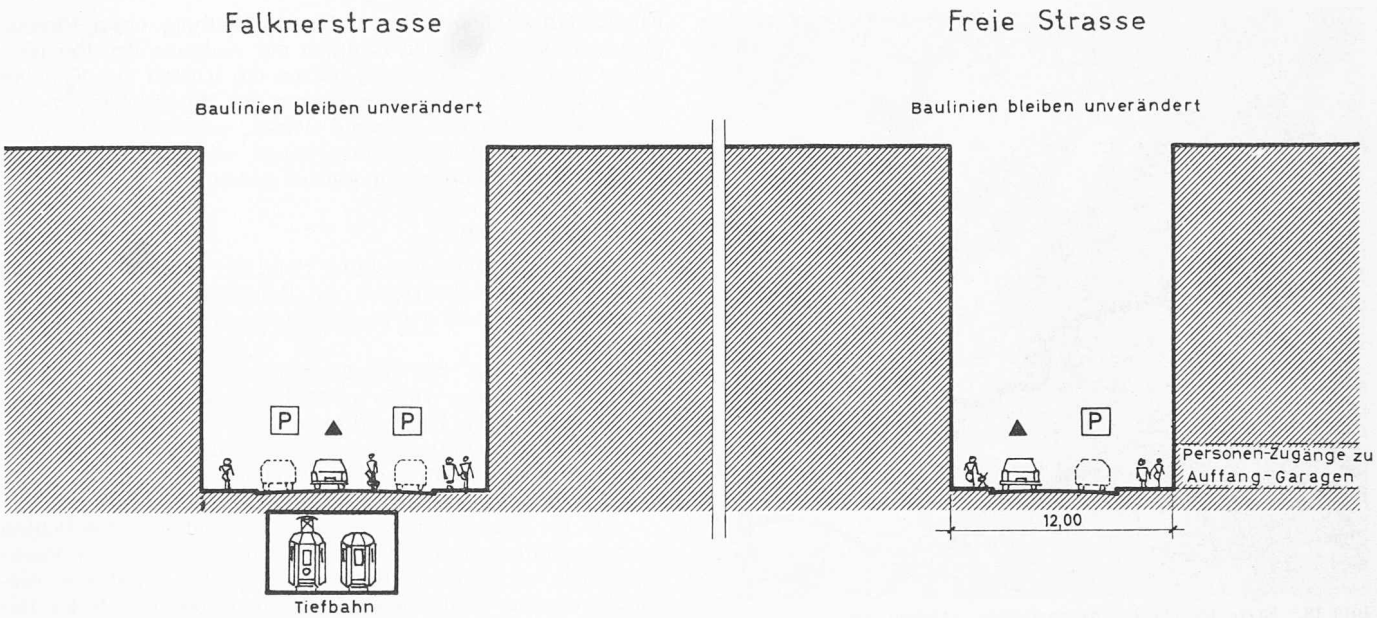


Bild 7a. Fortsetzung von Bild 7 (links nebenan)

bindung mit privaten Projekten und lassen sich zeitlich nicht zwingend einordnen.

Es sind vier Gruppen von Bauvorhaben zu unterscheiden:

— Autobahnring.
— Ausbau des städtischen Strassennetzes.
— Parkierung.
— Ausbau des öffentlichen Verkehrsmittels.

Der Bau des *Autobahnrings* ist die primäre Massnahme im Rahmen des städtebaulichen Gesamtplanes. Er ist eine schöpferische Neuleistung, die schon nach Erstellung der östlichen und südlichen Teilstücke wesentliche Entlastungen des städtischen Strassennetzes bewirken wird.

Die Sanierung des *städtischen Strassennetzes* setzt sich aus Einzelleistungen zusammen, die vor allem im Blick auf die Wirkungen des Autobahnrings einzuordnen sind.

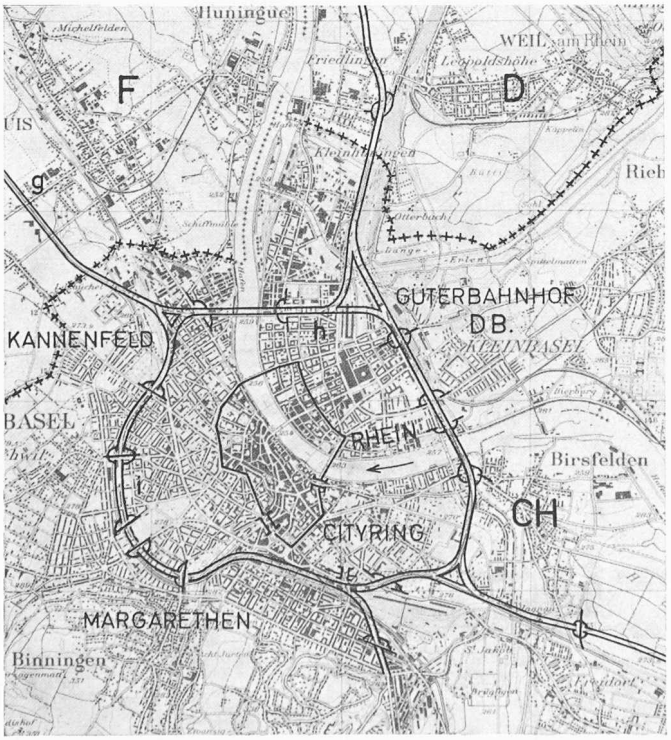
Die Realisierung der *Parkierungsanlagen* wird als dringend betrachtet. Ihre Rückwirkungen auf das städtische Strassennetz dürfen nicht übersehen werden.

Erhaltung und Ausbau der *öffentlichen Verkehrsmittel* sind unbestritten. Die Fachverbände halten jedoch den Schritt zur Tiefbahn für eine Massnahme zweiter Dringlichkeit. Dies schliesst ihre bauliche Vorbereitung nicht aus.

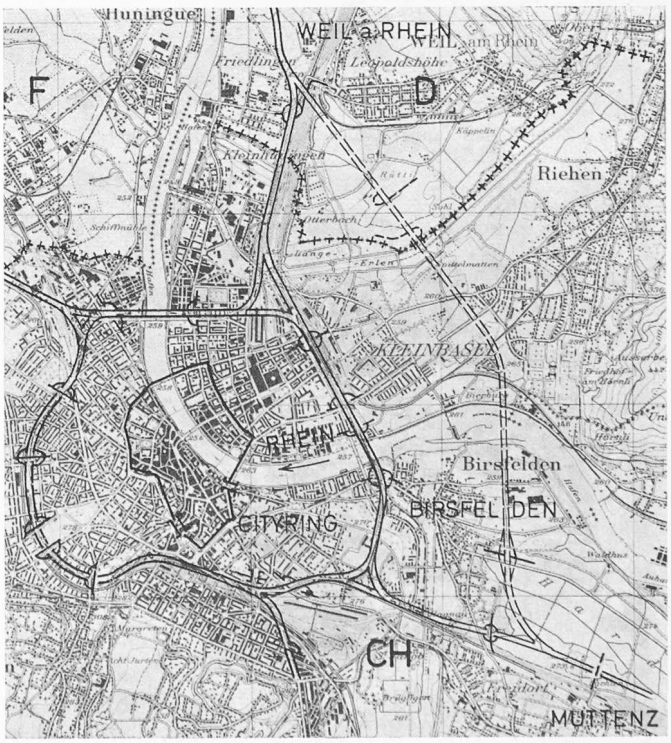
Die Möglichkeiten für die Gliederung der Bauvorhaben des Autobahnrings sind in den Bildern 15 bis 18 und jene der Tiefbahn in den Bildern 19 bis 21 zusammengestellt.

Es wäre wünschbar gewesen, den Etappenplan mit einem

Bilder 15 bis 18 hergestellt mit Benützung der Landeskarte 1:50 000, Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 4. 4. 63



3. Etappe: g) Einführung der französischen Autobahn bis Kannenfeldplatz, h) Nordtangente Kannenfeldplatz—Güterbahnhof DB, i) Westtangente Kannenfeldplatz—Margarethenstrasse



Spätere Umfahrungsmöglichkeit: Aeussere Osttangente: Muttenz—Birsfelden—Weil am Rhein

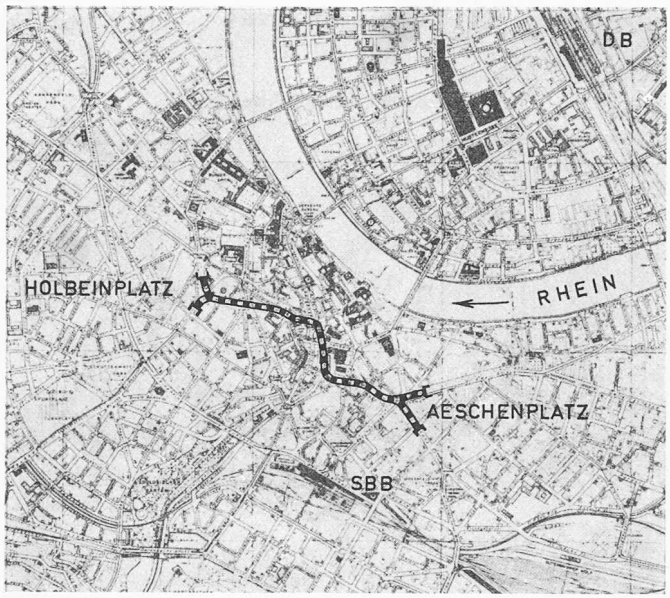


Bild 19. Erste Bauetappe, Aeschenplatz — Holbeinplatz

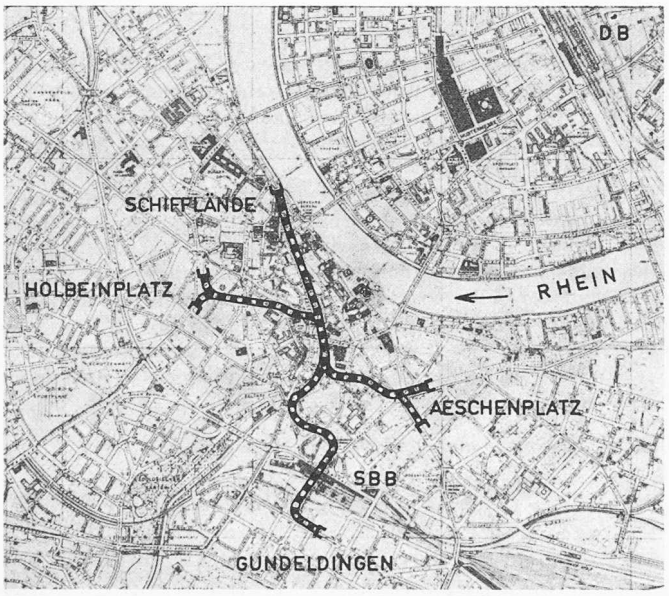


Bild 20. Zweite Bauetappe, Gundeldingen — Schifflände

Bild 21. Dritte Bauetappe, Schifflände — St. Johann und Mustermesse; Einbezug der Birsigtalbahn
Oben: Bauetappen der *Tiefbahn*, Masstab 1:40 000. Pläne hergestellt unter Verwendung der Landeskarte 1:25 000, Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 4. 4. 63

Finanzplan zu koordinieren. Die Aufstellung eines Finanzplanes hätte jedoch den Rahmen der Aufgabe der Fachverbände gesprengt. Einerseits hätten die Kosten des Erwerbs von Grund und Rechten für die von den Fachverbänden vorgeschlagenen Bauten genauer erfasst, anderseits aber auch die übrigen öffentlichen Bauvorhaben, wie Schulen, Spitäler, Flugplatz usw. einbezogen werden müssen.

6. Die Baukosten

Die graphische Darstellung (Bild 22) zeigt in Anlehnung an den Gesamtverkehrsplan die Baukosten aller Verkehrsmassnahmen (ohne Parkierungsanlagen) auf Grund der Preisbasis 1957.

Der Zuschlag für Landerwerb, Gebäudeentschädigung und Inkonvenienzen wurde im Mittel zu 50 % der Baukosten angenommen. Der Kostenaufwand für den Vorschlag der Fachverbände beläuft sich damit auf rund 690 Mio Fr. Die Bundesbeiträge von 75 % für Nationalstrassen und 65 % für Stadtautobahnen sind in der Kostendarstellung ersichtlich.

Die im Gesamtverkehrsplan Leibbrand veröffentlichten Kostenzusammenstellungen können mit den von den Fachverbänden errechneten Kosten nicht ohne weiteres verglichen werden, da die neuen Normalien und die von den Behörden getroffenen Vorentscheide im Plan des Experten nicht berücksichtigt sind. Vor allem umfassen die vom Experten ermittelten Kosten nur die Aufwendungen bis 1980, während die Fachverbände diese bis zum Endausbau der Autobahnen erfassen. Werden diese, von den Fachverbänden bereits berücksichtigten Punkte in Rechnung gestellt, beziffert sich der Kostenaufwand aller Verkehrsmassnahmen nach Vorschlag des Experten auf rund 640 Mio Fr.

Die Kostendifferenz der beiden Konzeptionen im Vollausbau ist somit gering, sie beträgt rund 50 Mio Fr. Der Vorschlag der Fachverbände bietet jedoch mehr als der Gesamtverkehrsplan und rechtfertigt somit diese Mehrkosten. Der Entscheid zugunsten des einen oder anderen Systems darf deshalb nicht von den Kosten abhängen.

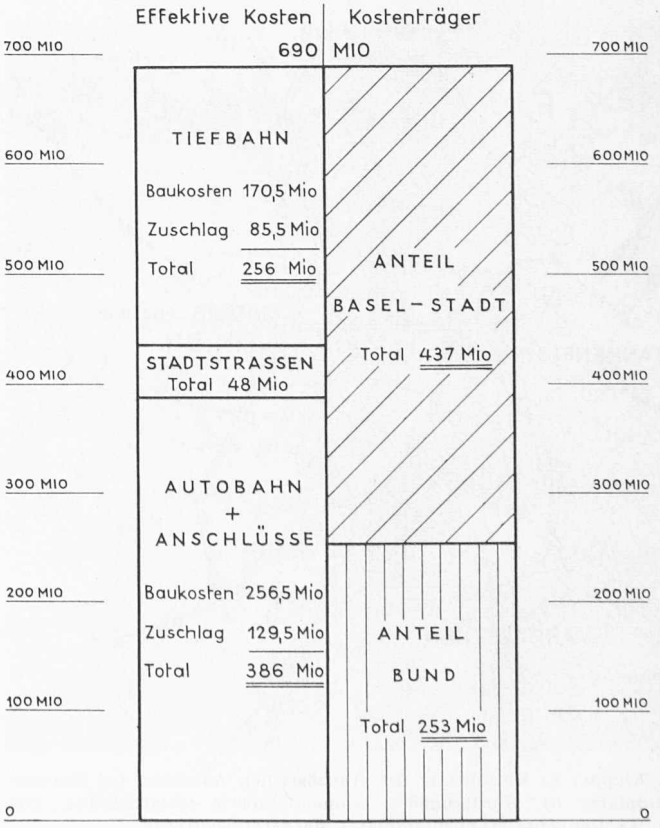


Bild 22. Baukosten aller Verkehrsmassnahmen nach Vorschlag der Fachverbände

7. Schlusswort

Die Bedeutung Basels als Kultur-, Industrie- und Handelsstadt europäischen Ranges erfordert eine Gesamtplanung mit grosszügiger Konzeption. Die Förderung des strassengebundenen Verkehrs, besonders aber auch sein Anschluss an das interkontinentale Netz, muss von der gleichen Grosszügigkeit wie der seinerzeitige Anschluss an das Eisenbahnnetz, die Rheinschiffahrt und den Luftverkehr getragen sein. Der Vorschlag der Fachverbände besteht in einem Gesamtplan, der nebst den rein verkehrstechnischen auch alle übrigen Aspekte einer Stadtplanung berücksichtigt.

Die wichtigsten Anträge der Fachverbände lauten:

a) einwandfreier Anschluss der Stadt an das interkontinentale Autobahnnetz in Form eines geschlossenen und städtebaulich gut eingefügten Autobahnrings. Etappenweise Ausführung dieses Ringes mit vordringlicher Erstellung der inneren Osttangente und der Südtangente.

b) Ausbau der städtischen Radialstrassen als Erschliessungsstrassen zwischen Stadtautobahn, Quartieren und City mit der gleichzeitigen städtebaulichen Aufgabe, die Quartiere optisch zu begrenzen.

c) Ausscheidung der Quartiere als selbständige Planungseinheiten. Bildung von Planungskommissionen zur städtebaulichen Bearbeitung dieser Quartiere.

d) Ausbau des grösstenteils bestehenden Cityrings durch Ergänzungen mit der Heuwaage-Ueberführung und einer Unterführung der Dufourstrasse beim Kunstmuseum.

e) Erhaltung und Schutz der City mit ihren geschlossenen Altstadtteilen durch Abschirmung von allem unnötigen Verkehr.

f) Schaffung von reinen Fussgängerzonen in der City.

g) Förderung der Erstellung von Parkgaragen längs Autobahn- und Cityring mit dem Zweck, langparkierenden Ziel- und Quellverkehr der Stadt möglichst frühzeitig abzufangen.

h) Erhaltung und Förderung des öffentlichen Verkehrs durch eine Vereinfachung des Liniennetzes, durch Verknüpfung der stark belasteten Radiallinien zu Durchmesserlinien mit unterirdischer Führung (Tiefbahn) im Bereich der City, sowie durch Umstellung der weniger belasteten Ring- und Radiallinien auf Bus oder Trolleybus.

j) Etappenweise Realisierung des Gesamtplanes mit Priorität für die Erstellung des Autobahnrings und die Sanierung des städtischen Strassennetzes. Erstellung der Tiefbahn in zweiter Dringlichkeit.

k) Sofortige Unterstellung aller kurzfristig auszuführenden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Rahmen dieser Gesamtkonzeption.

Der Gesamtplan der Fachverbände ist ein Gemeinschaftswerk der Basler Ingenieure und Architekten. Er entstand in demokratischer Zusammenarbeit zwischen Fachleuten, die ihre Stadt kennen und die sich schliesslich auf eine einzige Lösung einigen konnten. Es ist deshalb zu hoffen, dass Volk und Behörden diesem Plan ihre Zustimmung geben können.

Der Aufsatz über den Gesamtverkehrsplan von Basel kann als Sonderdruck zum Preise von Fr. 4.50 bei der Redaktion der Schweizerischen Bauzeitung, Zürich 39, Postfach, bezogen werden.

Mitteilungen

Eidg. Technische Hochschule. Schon auf Ende letzten Jahres ist Dr. *Paul Scherrer* als Direktor der Bibliothek zurückgetreten; er hat mit Anfang dieses Jahres die Direktion der Zentralbibliothek Zürich übernommen. Sein Nachfolger als Direktor der ETH-Bibliothek ist der frühere Adjunkt, Dr. sc. math. *Jean-Pierre Sydler*. Auf den 1. April 1963 hat der Bundesrat gewählt: Dipl. Bauing. *Hans H. Hauri*, Mitinhaber des Büros Fietz & Hauri in Zürich, als ordentlichen Professor für Baustatik und Konstruktion; Dr. sc. techn. *Roman Bach*, Dozent an der ETH, als ausserordentlichen Professor für Bodenkunde; Dr. sc. techn. *Hans Neukom*, Privatdozent an der ETH, als ausserordentlichen Professor für chemische Agrotechnologie; Dr. sc. nat. *Xavier Perlia*, Privatdozent an der ETH, als Assistenz-Professor für pharmazeutische Chemie. Auf den Beginn des Sommersemesters 1963 haben sich als Privatdozenten habilitiert: Dr. phil. II *Walter Schneider* an der Abteilung für Chemie, für das Gebiet der speziellen anorganischen Chemie, und Dr. sc. nat. *Marcel Soliva* an der Abteilung für Pharmazie für spezielle Probleme der Pharmazeutischen Technologie.

Escher-Wyss-Rohrturbinen für Niederdruck-Wasserkraftwerke. In Heft 10, Tabelle 4, S. 147 ist zu ergänzen, dass es sich bei der Anlage Lechstufe III der Bayerischen Wasserkraftwerke AG um einen Konstruktionsauftrag handelt, und noch nicht um eine Ausführung.

Nekrologe

† **Carlo Bacilieri,** Ing. G. E. P., von Locarno, geboren am 5. Mai 1875, Eidg. Polytechnikum 1896 bis 1900, ist am 26. Juli 1962 in Muralto gestorben, wie wir erst jetzt erfahren.

† **Adolf Baer,** dipl. Bau-Ing. G. E. P., von Rifferswil, geboren am 17. August 1895, ETH 1914 bis 1919, ist am 21. Februar 1963 in Zürich gestorben, wo er seit 1938 selbständig mit Vermessungen und Strassenbau beschäftigt war.

† **Jean Diehl,** Masch.-Ing. G. E. P., von Ste. Marie-aux-Mines, geboren am 4. Januar 1891, ETH 1909 bis 1913, Geschäftsleiter der Etablissements Diehl & Cie. in Ste. Marie-aux-Mines (Haut Rhin), ist am 11. März 1963 nach langem Leiden gestorben.

† **Friedrich Felix,** dipl. Ing.-Chem., Dr. sc. techn., von Parpan, geboren am 5. Oktober 1897, ETH 1917 bis 1924, ist im Dezember 1962 gestorben, wie wir erst jetzt erfahren. Unser G. E. P.-Kollege war seit 1924 bei der Ciba in Basel tätig.

† **Urs H. Feer,** dipl. Bau-Ing. G. E. P., von Aarau, geboren am 17. August 1895, ETH 1914 bis 1919 mit Unterbruch, ist am 30. März 1963 in Lausanne gestorben. Er war von 1920 bis 1948 mit Projektierung und Bau von Industrieanlagen in Frankreich, Belgien und Rumänien beschäftigt, und führte seither eine eigene Firma in Zürich und Lausanne.

† **Paul Staub,** dipl. Ing.-Chem., Dr. ès sc., von Zürich und Oberrieden, geboren am 27. Januar 1895, ETH 1913 bis 1919 mit Unterbruch, ist am 16. März an einem Herzschlag gestorben. Unser G. E. P.-Kollege war seit 1944 in der Firma Dr. Hirzel Pharma-Ceutica tätig gewesen.

Wettbewerbe

Verwaltungsgebäude der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern. Die SUVA eröffnet unter allen Architekten schweizerischer Nationalität einen Wettbewerb in zwei Stufen für ein neues Bürogebäude auf der Fluhmatt in Luzern. Die erste Stufe gilt als Ideenwettbewerb, die zweite Stufe als beschränkter Projektwettbewerb. Architekten im Preisgericht: R. Christ, Basel, A. Fehlmann, Stadtbaumeister, Luzern, A. Lozeron, Genf, P. Rohr, Generaldirektion PTT, Bern, P. Suter, Basel. Ersatzmann: M. Räber, Luzern. Künstlerischer Berater ist Prof. Dr. L. Birchler, Präsident der Eidg. Denkmalkommission, Feldmeilen. Gesamtpreissumme 100 000 Fr. Hiervon wird ein Teil unter die Bewerber, deren Arbeiten in die zweite Stufe gelangen, gleichmässig verteilt. Der Restbetrag wird für Zusatzpreise auf Grund des Endergebnisses der Beurteilung sowie für allfällige Ankäufe und Entschädigungen verwendet. Aus dem Raumprogramm: Effektive Bürofläche von 3000 m², die sich auf fünf Abteilungen (Prämienabteilung, Mathematisch-statistische Abteilung, Abt. Unfallverhütung, Finanzabteilung, Rechtsabteilung) verteilen; 500—700 m² Archivräume; Nebenräume, Abwartwohnung, Garage (50 Wagen). Anforderungen: Lageplan 1:500 (mit Kontrollblatt), Grundrisse und Schnitte 1:500, Hauptfassade 1:200, übrige Ansichten 1:500, Photomontagen, Modell 1:500, Erläuterungsbericht. Frist für Anfragen 31. Mai. Abgabetermin 30. September. Unterlagenbezug gegen Depotgebühr von 50 Fr. bei der Direktion der SUVA, Fluhmattstr. 1, Luzern.