

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 20 (1933)
Heft: 11

Artikel: Ein neuer Plan für die Altstadt von Basel
Autor: Bernoulli, Hans / Schuhmacher, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-86439>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

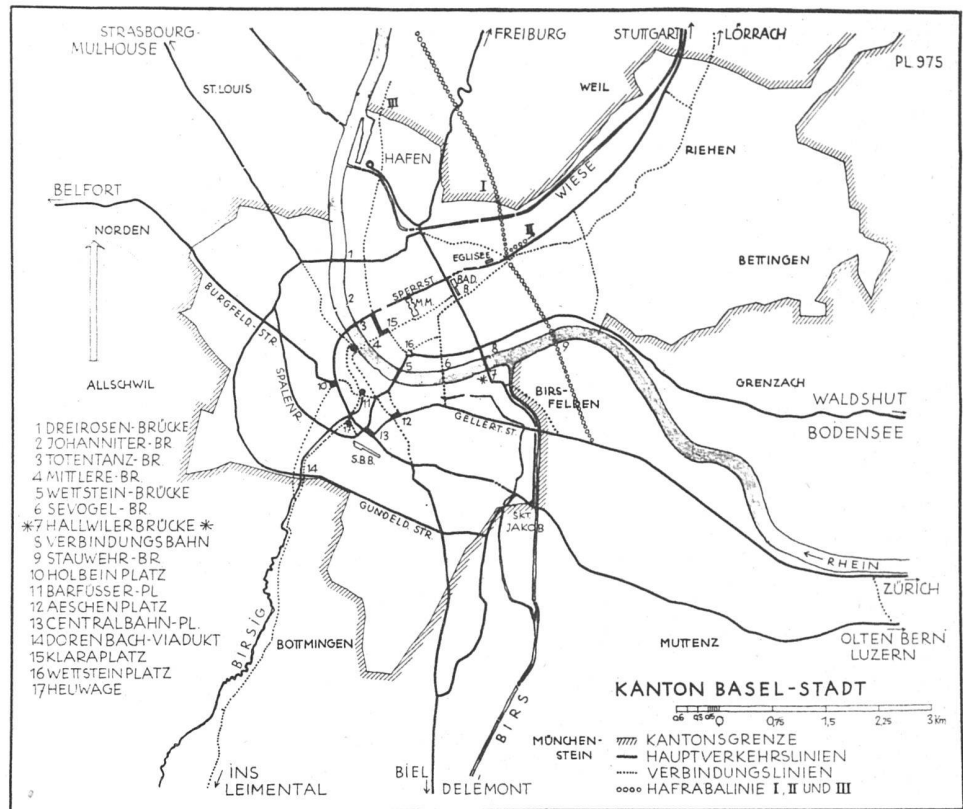
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.04.2025

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

Basel
Verkehrslinienplan
ausgearbeitet vom
Stadtplanbüro
Original 1:15000
Wiedergabe 1:100000
Bâle
Réseau des grandes
communications



So sehr dieser Durchgangsverkehr erwünscht ist, so muss doch vermieden werden, ihn ins hochwertige innerste Stadtgebiet hineinzulegen. Dementsprechend sind die Hauptverkehrslinien so geführt, dass sie die City berühren, ohne sie zu durchqueren.

Die Umgehungsstrasse der innern Stadt, welche am Petersgraben und am Steingraben an die City angrenzt, hat über die Rheinbrücke beim Totentanz durch die Sperrstrasse-Maulbeerstrasse-Egliseestrasse Anschluss an eine allfällige Hafrabalinie; sie beginnt mit dem Petersgraben und setzt sich fort über den Holbeinplatz-Steingrabenviadukt-Central-

bahnplatz. Die östliche Fortsetzung ist durch die Nauenstrasse in der Richtung nach St. Jakob und Münchenstein gegeben.

Ueber die künftige Verkehrsbasis von Kleinbasel über die Schwarzwaldallee erreicht man flüssig den Hafen, die Wege nach Frankreich, zum Bodensee und über die Hallwilerbrücke in die innere Schweiz.

Die Hafrabalinie ist in den Varianten I und II über den Otterbach und über die Lucke Lörrach eingezeichnet, die zur Zeit erwogen werden. Es braucht zu ihnen im Zusammenhang mit der Korrektur der innern Stadt nicht Stellung genommen zu werden.

Ein neuer Plan für die Altstadt von Basel

besprochen von Prof E. T. H. Hans Bernoulli BSA, Basel

Für die Fremden ist eine Altstadt immer eine amüsante Sache — je enger die Strassen, um so schöner, je älter die Häuser, um so interessanter; aber für die Angewesenen, die in solcher Stadt wohnen, geschäften und verkehren müssen, hat das Ding ein ganz anderes Gesicht.

In Basel behilft man sich bis auf den heutigen Tag mit den Strassen und Gassen, die für die Verkehrsansprüche des XI. und XII. Jahrhunderts geschaffen worden sind. Kein Wunder, dass eine solche Altstadt pittoresk, aber so gut wie unbrauchbar ist.

Es sind Korrekionspläne entstanden und auch einzelne Korrektionen durchgeführt worden — und jene Korrektionen waren grossartig für die Zeit, die das Automobil noch nicht kannte — aber inzwischen sind die Schwierigkeiten von Tag zu Tag gewachsen. Ein neuer offizieller Korrekionsplan — 1930 — und seither viele private Vor-

schläge zeigten endlich die Grösse und Dringlichkeit der Aufgabe — die Grösse: denn bei Licht besehen, bedeutet solch ein Plan nicht eine Korrektur, sondern einen Neuaufbau der Altstadt — die Dringlichkeit: denn jeder Versuch eines Kostenüberschlags machte es von neuem klar, dass die Neubauten jedes Jahres die Kosten einer Niederlegung um Hunderttausende steigern.

So ist denn endlich — auf Betreiben des SIA und des BSA — ein Stadtplanbüro entstanden und mit der Aufgabe betraut worden, einen richtigen Plan aufzustellen. Diesen Plan legt heute Adolf Schuhmacher, der Chef des Stadtplanbüros, dem Grossen Rat der Stadt Basel vor.

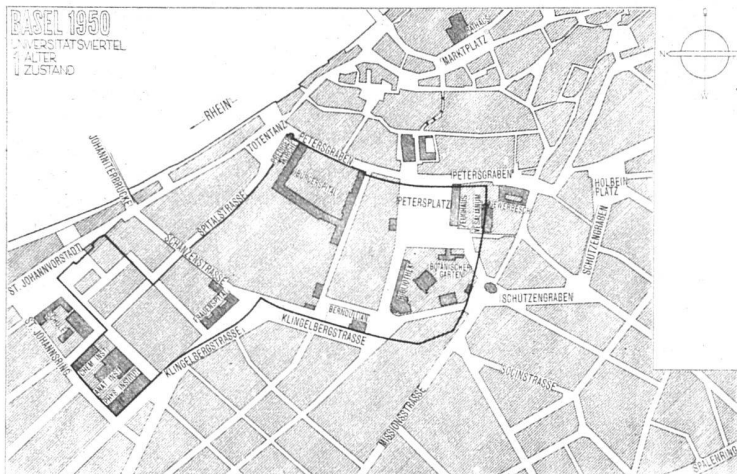
Wie der Plan den Verkehr leitet und die Baugevierte bemisst, ist von lokalem Interesse.

Wir fragen nach dem Prinzip, nachdem diese neueste

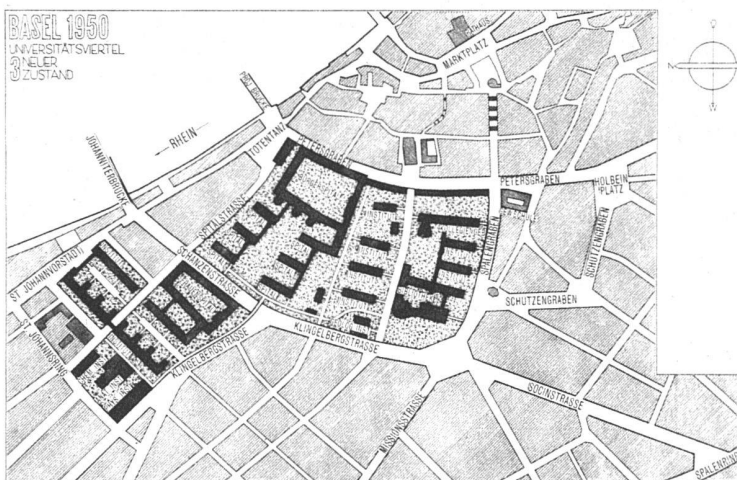
Die Universität. Studie aus den städtebaulichen Uebungen an der E. T. H. Professor: Hans Bernoulli, Architekt BSA

Ein Versuch, die zum Teil bestehenden, zum Teil geplanten Universitätsinstitute zusammenzufassen zu einem grossen, einheitlichen Komplex, mit der Stadt aufs engste verbunden, doch vollständig frei von allem durchgehenden Fahrverkehr: eine Studienstadt im Grünen, der auch der Ausblick auf den Rhein und den Schwarzwald nicht fehlt.

Jetziger Zustand



Neuer Vorschlag



Unten zum Vergleich:
rechts: Basel, Wettbewerb 1932, Kollegiengebäude
links: Bern, Universitätsinstitute 1931



und wohl auch umfassendste Neuordnung einer schweizerischen Altstadt durchgeführt werden soll.

Der neue Plan ist auf den ersten Blick kaum verschieden vom altvertrauten Planbild der Altstadt. Einige wenige längst besprochene, zum Teil schon vorbereitete durchgehende neue Linien — sonst scheint alles beim Alten zu bleiben. Erst bei genauerem Hinsehen bemerkt man, dass all die heimeligen Gassen und Gässchen ausgeweitet sind, rechts und links, durch Zurücksetzen der beidseitigen Baulinien, und auch wohl der Verbreiterung entsprechend überhöht.

Ein bekanntes Verfahren, dies «Zurücksetzen der Baulinien». Einfach, bequem, einleuchtend. Unmerklich verschieben sich die Bilder, ein paar Häuser werden niedriger, hinter den alten Fassaden erheben sich, heller, breiter, höher, die neuen Fassaden. Die Nachbarn folgen, und nach ein paar Jahren ist die Bebauung ausgewechselt — unmerklich: das neue Bild gleicht dem alten, wie der neue Plan dem alten gleicht — auf den ersten Blick.

Das Verfahren des «Zurücksetzens der Baulinien», nach dem dieser neue Altstadtplan aufgestellt ist, bringt es fertig, den ganzen baulichen Bestand zu erneuern bei

gleichzeitiger scheinbarer Erhaltung des alten Strassenzuges, des altgewohnten Bildes. Kaum dass ein verträumter alter Herr einmal stehen bleibt und sich sinnend fragt, ob das denn vor der Korrektur nicht doch ein wenig anders ausgesehen habe?

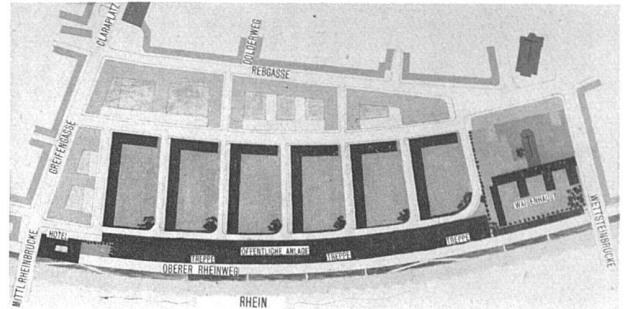
Das Verfahren hat vieles für sich: es gestattet ein allmähliches Vorgehen, es hält altgewohnte Verkehrsbeziehungen aufrecht, es kommt dem Freund des alten Stadtbildes entgegen. Ein derartiger Plan hat auch am meisten Aussicht auf Verwirklichung: er sieht harmlos aus, und das ist wichtig, denn die Behörden und Kommissionen, die solch ein Plan passieren muss, sind in ihrer Gesamtheit nicht imstand, einen grossen Gedanken zu fassen und ihn allen Widerständen zum Trotz rein und unverfälscht zur Tat werden zu lassen.

Das Niederlegen eines ganzen Quartiers und sein Neuaufbau nach neuen, neuesten Erfordernissen stösst auf Bedenklichkeiten. Und so geht denn der Planverfertiger den leichteren Weg: statt eines radikalen einmaligen Abbruchs ein teelöffelweises Vorgehen, und statt des konsequenten Neubaues einen Neubau, der so etwas wie eine «organische Erneuerung» der alten Stadt vortäuscht.

Grundlinien für die Erneuerung der Altstadt von Kleinbasel
Studie aus den städtebaulichen Uebungen an der E. T. H.
Professor: Hans Bernoulli, Architekt BSA

Die neue Bebauung ist geplant in grossen, nach Süden hin offenen Konturen, den Blick auf Münster und Martinskirche; nächst der mittleren Rheinbrücke angelehnt an die Geschäftshausbauten der Brückenstrasse, nächst der Wettsteinbrücke kombiniert mit den Bauten des ehemaligen Karthäuserklosters. Die Gartenbezirke werden gegen den Strom hin begrenzt durch eine hochliegende Promenade; tiefer, auf dem Niveau der heutigen Quaistrasse, eine durchgehende Hauptverkehrsline.

Rheinbebauung, 1 : 7500



Wohlverstanden: das scheinbar so harmlose Zurück-schieben der Baufluchten wird genau dieselben alten Häuser niederlegen wie ein gross angelegter Abbruch. Die bescheiden und ängstlich den alten Fluchten folgenden Bauten ergeben genau so viele Kubikmeter neuer Baumassen wie ein stolzer, weiblickender Neuaufbau der Altstadt.

Der Plan Schuhmacher legt die ganze Altstadt des linken Birsigufers in Trümmer, vom Stadtkasino bis zum Blumenrain, vom Markt bis zur Peterskirche und zur Französischen Kirche — ein Feld, das der Basler Architektenschaft auf zwanzig Jahre hinaus Programm und Vorwurf bieten könnte: Ein Baugebiet, einem Zuschauerraum vergleichbar, der aufgebaut ist gegenüber der Römerstadt, bekrönt von St. Martin und dem Münster.

Aber das Erhalten des alten Gassenraums — um mehr handelt es sich nicht — verbietet jede Planung, die der grossartigen Situation und den doch weit über den heutigen baulichen Bestand hinausgewachsenen baulichen Bedürfnissen gerecht werden könnte.

Die Wahl der Methode, die zu so bescheidenem Ergebnis führt und so viel Grosses und Schönes schon im Gedanken erstickt, ist nicht zufällig.

Mehr noch, sie ist offenbar richtig, sie entspricht dem Charakter des Orts — der Stadt Basel — und dem Wesen der Zeitstimmung — der allgemeinen wirtschaftlichen Depression und der von ihr ausgehenden Halbherzigkeit. Die der Planung vorausgehenden Erwägungen waren auf diesen Ton gestimmt, und die Wahl des Stadtplanarchitekten hat dann diese Richtung bestätigt.

Nicht als ob Schuhmacher aus Vorsicht oder gar Unsicherheit diesen Weg gewählt hätte: er geht ihn mit Ueberzeugung. Denn er ist durch und durch Romantiker. Er versenkt sich liebevoll in das Detail; das Poetische und Pittoreske, das Historische und lokal Bedingte ist ihm wertvoll. Wo ein Neubau den Schimmer einer Erinnerung, den Anklang an Altvertrautes zeigt, da ist für ihn das Wesentliche erreicht. Und was für einen einzelnen Bau gilt, gilt auch für die ganze Stadt.

Dieser Umstand, dass Schuhmacher bewusst und mit innerer Ueberzeugung seinen Weg geht, unseren Plan aufbaut, dieser Umstand spricht dann doch schliesslich

für ein gutes Gelingen. Wir stehen nicht vor einem Kompromiss, vor einer kläglich zusammengeflackten Kommissionsarbeit, sondern vor einem Plan, der in seiner Art folgerichtig und sauber durchgeführt ist. Wir müssen ihm darum wünschen, dass er ungefährdet über all die Klippen und Untiefen der parlamentarischen Behandlung hinweggleiten möge.

Bernoulli, BSA.

Mit dem Einverständnis des Verfassers hat die Redaktion diese Ausführungen Herrn Schuhmacher vorgelegt und ihn gebeten, dazu Stellung zu nehmen. Infolge Arbeitsüberhäufung war dies nicht möglich, und so müssen wir uns mit kurzen Anmerkungen begnügen, die uns Herr Schuhmacher zugestellt hat:

Die Altstadt in Basel ist nicht deshalb unbrauchbar, weil man sich mit den Gassen behilft, die für Verkehrsansprüche des XII. Jahrhunderts geschaffen wurden. Die Hauptstrassenzüge sind nämlich um die Jahrhundertwende nach damaligen Anschauungen ausserordentlich stark verbreitert worden (Freiestrasse von 6 auf 12 m). Was die Altstadt behindert, ist die Anhäufung von Verkehrsmitteln, die nicht auf ihre Verkehrsfläche gehören. Man denke an die Hohestrasse in Köln, in welcher in den Hauptgeschäftszeiten jeder Fahrverkehr unterbunden ist (nur 7,50 m breit). Im Ratschlag ist ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Altstadt verhältnismässig viel Strassenfläche aufweist. Dieses Verhältnis kann nicht wesentlich zu Gunsten der Strassenfläche verändert werden, sollen nicht die Bodenpreise noch stärker steigen und der Ruf nach höherer Bebauung infolge höherer Bodenpreise noch lauter werden. Verkehrsranierung durch Entlastung muss hier die Losung sein.

Die Sanierung der schlechten Wohnquartiere muss nicht nur durch Niederreissen und Neuaufbau erfolgen, sondern kann auch durch Sanierung von innen heraus von den Höfen her erreicht werden. Man muss sich klar darüber sein, welche wirtschaftlichen Folgen und welche finanziellen Auswirkungen sich beim Niederreissen eines ganzen Quartiers ergeben. Wer soll die Kosten bei den heutigen hohen Bodenpreisen bestreiten? Der Staat kann in der heutigen Zeit der Krise dieses Risiko nicht übernehmen. Oberster Grundsatz bei allem muss sein, mit geringstem Aufwand grösstmögliche Verbesserung zu erzielen.

Schuhmacher, BSA.