Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 24 (1958)

Heft: 11-12

Artikel: Behebung der Parkplatznot durch unterirdische Schutzräume

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363800

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: 13.07.2025

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

zurückzuführen, dass an gewissen Standorten die Wassermenge auf die doppelte Gerätezahl berechnet wurde, dies im Zusammenhang mit den Gefahrenklassen.

Es ist im weiteren zu beachten, dass die Studie rein schematisch durchgerechnet wurde, so dass zum Beispiel die Gefahrenklasse IV etwas zu stark bedacht ist. Im weitern sind die nötigen Ueberschneidungen der Aktionsbereiche für die höhere Wassermenge mitbestimmend.

Man darf auch bei den Berechnungen nicht auf die unterste Stufe gehen, denn es ist zu bedenken, dass im Katastrophenfall immer zu wenig Wasser vorhanden sein wird, und es kann im übrigen zu einem Ausfall von Wasserzuleitungen, Geräten usw. kommen.

Von den verschiedenen Faktoren treten die Ueberbauung bzw. die Gefahrenklassen und die Anzahl der Einwohner hervor. Wir haben festgestellt, dass diese beiden Faktoren ungefähr parallel laufen, und man kann deshalb im Zusammenhang mit dem Beispiel von Quartier W folgende Schlüsse ziehen:

Quartier W, Brandgefahrenklasse II, Fläche 80 ha, Wasserbedarf gemäss der vorgenannten Berechnung etwa 16 000 m³ oder pro Hektare etwa 200 m³.

Bevölkerungszahl total etwa 20 000 Personen oder pro Kopf der Bevölkerung 0,8 m³ bzw. 800 l Wasser (heutiger Tagesverbrauch in grösseren Städten inkl. Industrie etwa 500 l pro Einwohner).

Will man das errechnete Beispiel auf die Gefahrenklasse I oder III umrechnen, müssen die Werte prozentual erhöht bzw. herabgesetzt werden.

Zum Schluss möchte ich nochmals erwähnen, dass diese Studie dazu dienen soll, eine Anregung für die Planung der Wasserbereitstellung für die Brandbekämpfung im Kriegsfalle zu geben. Alle Anstrengungen des Zivilschutzes und der Luftschutztruppen hinsichtlich Ausrüstung und Ausbildung sind zwecklos, wenn diese Organisationen nicht über genügend Wasser in greifbarer Nähe verfügen können. Die Bereitstellung dieses Wassers ist eine dringliche Aufgabe, die durch die Gemeinden in Anpassung an ihre besonderen Verhältnisse gelöst werden muss.

Tabelle 5

Schätzung des Bedarfes an Motorspritzen und HF für KF

Ortschaft	Einwohnerzahl Ende 1954	Anzahl Motorspritzen Annahme: auf 1500 Einw. = 1 Motorspritze	Anzahl Kleinmotorspritzen Annahme: auf 450 Einw. = 1 Kleinmotorspritze
Zürich . . .	414 000	276	920
Basel	192 900	128	428
Bern	155 600	103	345
Genf	157 300	104	349
Lausanne . .	113 200	75	251
St. Gallen . .	71 200	48	158
Winterthur. .	70 500	47	157
Luzern . . .	63 600	42	141
Biel	52 300	35	116
La Chaux-de-Fonds . .	36 300	24	80
Freiburg . .	31 000	21	68
Neuenburg .	30 000	20	66
Schaffhausen .	26 800	18	59
Thun	25 600	17	56
Chur	20 900	14	46
Lugano . . .	18 400	12	40
Solothurn . .	17 400	11	38
Total	1 497 000	995	3319

Behebung der Parkplatznot durch unterirdische Schutzräume

Ein großzügiges Projekt der schöpferischen Kraft privater Initiative

H. A. Die Basler Oeffentlichkeit ist im Oktober durch die Veröffentlichung eines grosszügigen Bauprojekts überrascht worden, das in aller Stille von privater Seite entworfen und bis in alle Einzelheiten ausgearbeitet worden ist. Es waren der «Basler Bund für Zivilschutz» und die «Basler Verkehrsliga», zwei Organisationen, deren Zweckbestimmung auf den ersten Blick sehr verschieden erscheint, die sich die Förderung dieser Idee zum Ziele setzten. Sie gründeten eine Basler Arbeitsgemeinschaft für Zivilschutzbauten und Parkplätze, in der sich insgesamt 47 baslerische Organisationen und Institutionen zur wirkungsvollen Zusammenarbeit zusammenschlossen. Mit einer Ausstellung, in der die Notwendigkeit des Schutzes unserer Zivilbevölkerung im Kriegs- und Katastrophenfalle und die Möglichkeiten einer Kombination von unterirdischen Schutzräumen und Autoparkings demonstriert wurden, sowie mit einer machtvollen Kundgebung trat die neugegründete Arbeitsgemeinschaft erstmals vor die Oeffentlichkeit.

Nach diesem erfolgreichen Start ging ein unter dem Präsidium von Polizeihauptmann Ad. Ramseyer stehender Studienausschuss mit grosser Energie an die Arbeit und konzipierte ein Grossprojekt, das sich durch Gründlichkeit und Sinn für praktische Realisierung auszeichnet. Es stellt keine Alternative zum Verkehrsplan dar, sondern zeigt real die Möglichkeiten für die Schaffung von Autoabstellplätzen in Verbindung mit Schutzräumen auf. Das Projekt umfasst *Stollen unter der Grossbasler Innerstadt als Schutzräume für insgesamt 35 000 Personen sowie als Abstellflächen für rund 2800* **Personenwagen.**

Die etwa 25 Meter tief unter der Erdoberfläche liegende und damit atombombensichere Anlage gliedert sich in Längsstollen als Verkehrsadern sowie in insgesamt elf Querstollenpaare als Schutz- und Parkingräume. Sämtliche Stollen sind zweistöckig angelegt. *Das sich unter fast der gesamten Grossbasler Innerstadt ausbreitende Stollensystem soll vierzehn direkte Zugänge und vier doppelstöckige Fahrbahntürme für die Autos aufweisen, wobei die Ein- und Ausfahrten an den Rändern der Innerstadt angelegt sind.* Die Arbeitsgemeinschaft, welche als nicht vom Staat eingesetzte Behörde, sondern als private Institution arbeitet, empfiehlt dem Regierungsrat, ein Bauprojekt für eine erste Ausbauetappe im Kostenbetrag von rund 41 Millionen ausarbeiten zu lassen, um so mit einer Bauzeit von etwa zwei Jahren Stollen für 700 Autos und 10 000 Personen zu schaffen.

Eine wahrhaft grosszügige Tat, die da eingeleitet worden ist, wertvoll besonders deshalb, weil nicht im «luftleeren Raum» gearbeitet wurde. Hier waren Praktiker an der Arbeit. Was sie aufzeigen ist überlegt, und was sie vorschlagen, kann — bei tragbaren Kosten — rasch und nicht erst von einer kommenden Generation verwirklicht werden. Betrachten wir das Grossprojekt in seinen Einzelheiten, so kann festgehalten werden, dass die «aus einer Vielzahl von Varianten beste Lösung» vorsieht, für den Stadtkern zu beiden Seiten des Birsigtales je ein *System von Stollen* zu errichten, die miteinander verbunden sind. Das eine Stollensystem liegt unter dem Münsterhügel und erstreckt sich im Vollausbau vom Totentanz bis zum Kunstmuseum, das andere ist unter dem Gebiet des Nadelberges, des Heuberges und der Steinenschanze vorgesehen und reicht vom Holbeinplatz bis zur Heuwaage. Die Stollen sind so angelegt, dass sie etwa 15 Meter vom Letten, also zusammen mit der Kiesschicht mindestens 25 Meter total überdeckt sind. Die einzelnen Schutz- und Parkierungsstollen sind in das Stadtgebiet projektiert, in welchem sich die grössten Menschenansammlungen befinden. Von allen Punkten der Innenstadt aus sind die Zugänge in relativ kurzer Zeit erreichbar, so dass bei Gefahr sich jedermann in Deckung bringen kann. Die einzelnen Schutzstollen sind für folgende Einzugsgebiete vorgesehen:

Totentanz: St.-Johanns-Vorstadt / Petersgraben (Bürgerspital).
Petersgasse: Petersgraben /Imbergässlein / Marktplatz.
Rathaus: Eisengasse / Marktplatz / Rheinsprung.
Hauptpost: Freiestrasse / Gerbergasse / Rümelinsplatz.
Münsterplatz: Augustinergasse / Münsterplatz / Freiestrasse / Bäumleingasse (Schulen um den Münsterplatz).
Bankenplatz: St.-Alban-Graben / Eschenvorstadt / Elisabethenstrasse / Steinenberg (Banken- und Kulturzentrum).
Kunstmuseum: St.-Alban-Vorstadt / Dufourstrasse / Eschenplatz (Kunstmuseum).
Heuberg: Schneidergasse / Nadelberg / Spalenberg / Leonhardsgraben.
Leonhard: Steinengraben / Gerbergässlein.
Kohlenberg: Steinengraben / Theaterstrasse (Schulen).
Steinenschanze: Holbeinstrasse / Austrasse / Kohlenberggasse.

Sämtliche Schutz- und Parkierungsstellen sind *zweistöckig* angelegt.

Die Ein- und Ausfahrten sind als schraubenförmige, doppelstöckige Fahrbahntürme so vorgesehen, dass eine Leerung der gesamten Anlage in 40 Minuten möglich ist. Sie sind am Totentanz, beim Holbeinplatz, an der Heuwaage und hinter dem Kunstmuseum geplant. Für jede Abstellkaverne sind zwei Liftgruppen mit je einem Lift für 5 und 16 Personen vorgesehen. Für die Lüftung wurde ein wohldurchdachtes Projekt ausgearbeitet.

Die Kosten betragen im Vollausbau 160 Millionen Franken. Die zu erwartende Bundessubvention ist mit 21 Millionen eingestellt.

Selbstverständlich ist eine etpappenweise Verwirklichung in Aussicht genommen. Der Studienausschuss kommt daher zum Vorschlag, zunächst einen ersten *Teilausbau für 41 Millionen Franken* in Aussicht zu nehmen. Werden die Ausfahrt der Storchengarage gegen den Petersplatz und die damit geplanten Schutzstollen realisiert, so empfiehlt sich, den Ausbau des vorgeschlagenen Stollensystems von der Seite des Kunstmuseums her zu beginnen. Der erste Teilausbau sollte umfassen: die Schutz- und Parkierungsstollen, Kunstmuseum, Bankenplatz, Münsterplatz, den Rampenturm, Dufourplatz, die Einfahrt Barfüsserplatz sowie die zugehörigen Längsstollen.

Mit diesem ersten Teilausbau wird für 700 Autos Parkierungsraum geschaffen, und es können im Ernstfall bereits mehr als 10 000 Personen aus dem Gebiet der Innerstadt vollwertigen Schutz finden.

Durch den neugeschaffenen Parkierungsraum dürfte es aber auch möglich werden, den Münsterplatz von parkierenden Autos freizuhalten und damit ein immer wieder gehörtes Begehren der Bevölkerung zu realisieren. Zudem verringert der dadurch bereits zentral geschaffene Abstellraum zusammen mit den drei Grossgaragen die Pakierungsnot im Stadtinnern ganz wesentlich.

Der erste Teilausbau wird die praktische Erprobung des grossen Projekts erlauben und vorab auch ermöglichen, die nötigen Erfahrungen im Hinblick auf die Verkehrsentlastung und die Bedürfnisse des Zivilschutzes zu sammeln.

Die Initiative, die von der Arbeitsgemeinschaft für Zivilschutzbauten und Parkplätze entwickelt worden ist, verdient Anerkennung, und es ist zu wünschen, dass das Projekt ernsthaft weiterverfolgt wird.

Der Basler Arbeitsgemeinschaft, die nicht redet, sondern handelt und dafür auch beträchtliche finanzielle Mittel riskiert, darf zu ihrer Initiative aus allen Kreisen, denen der endliche kriegsgenügende Ausbau des Zivilschutzes am Herzen liegt, gratuliert und herzlich gedankt werden. Es ist zu wünschen und zu hoffen, dass diese Initiative nicht auf Basel beschränkt bleibt, sondern ihre Ausstrahlungen auch auf andere Kantone und Städte der Eidgenossenschaft hat.