

# Behebung der Parkplatznot durch unterirdische Schutzräume

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **24 (1958)**

Heft 11-12

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-363800>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 weitem 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 m<sup>3</sup> oder pro Hektare etwa 200 m<sup>3</sup>.

Bevölkerungszahl total etwa 20 000 Personen oder pro Kopf der Bevölkerung 0,8 m<sup>3</sup> 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 Kriegsfall zu geben. Alle Anstrengungen des Zivilschutzes und der Luftschutztruppen hinsichtlich Ausrüstung und Ausbildung sind zweck-

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

los, 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.

## 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 Katastrophenfall 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 Ausbautappe 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 Birsigtals 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 Steinschanze 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 projiziert, 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 /  
Steinberg (Banken- und Kulturzentrum).  
Kunstmuseum: St.-Alban-Vorstadt / Dufourstrasse / Eschenplatz (Kunstmuseum).  
Heuberg: Schneidergasse / Nadelberg / Spalenberg / Leonhardsgraben.  
Leonhard: Steinengraben / Gerbergässlein.  
Kohlenberg: Steinengraben / Theaterstrasse (Schulen).  
Steinschanze: 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 etappenweise 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 Stadttinnern 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.