

Altstadtsanierung und Cityring

Autor(en): Felix Schachenmann

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1973

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/9fe10c2c-8b1b-46fa-b4fa-2a18144dcf2c>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Altstadtsanierung und Cityring

Felix Schachenmann

1. Begriffe und Funktionen

In unserer Bevölkerung ist in den letzten Jahren das Interesse am geschichtlich gewachsenen Stadtorganismus erwacht. Heute sind weite Kreise willens, sich für seine Erhaltung einzusetzen. Die Folgen der Bevölkerungszunahme, die wachsende Sorge um den Schutz unserer Umwelt, die sehr differenzierten Erscheinungen der wirtschaftlichen Entwicklung haben wesentlich dazu beigetragen. Noch in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg sah niemand die stürmische Entwicklung voraus, die uns allen Vollbeschäftigung, wirtschaftliche Vorteile und soziale Besserstellung brachte.

Die Lösung der stadtplanerischen Aufgaben schien damals einfach: Ersatz der alten Gebäude, Zusammenfassung ganzer Straßenzüge und Gevierte für Neuüberbauungen, Aufweiten der alten Straßenräume, Neulegen breiter Entlastungsstraßen, verkehrsmäßige Erschließung der neuen, großen Zentren in der Altstadt. Für das schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel schien kein Platz mehr zu sein – man forderte die Abschaffung der Straßenbahn und den Ersatz durch Autobusse oder die Tiefbahn im ganzen Bereich der City. Die Stadtpla-

nung war beschränkt auf die Verkehrsplanung.

Man genehmigte neue Bau- und Straßenlinien, die das alles gesetzlich ermöglichen sollten. Während im Ausland viele vom Krieg zum Teil vollständig zerstörte Altstädte sorgfältig wieder aufgebaut wurden, ersetzen wir mehr und mehr unsere alte Stadtsubstanz durch Neubauten. Dabei wurde oft nicht nur die Substanz zerstört, sondern auch die Struktur. Nur langsam kam man zur Einsicht, daß dies nicht der rechte Weg sei. Im Auftrag des Regierungsrates erstellte von 1955 bis 1958 Prof. Dr. K. Leibbrand den «Gesamtverkehrsplan Basel». Dieser Plan enthielt vorwiegend Vorschläge für die Führung des Verkehrs. Das öffentliche Verkehrsmittel sollte im Citygebiet in die zweite Ebene verlegt und der Autobahnverkehr aufgesteigt bis ins Stadtzentrum geführt werden.

In der Folge setzten sich die Basler Fachverbände der Architekten und Ingenieure mit dem Plan von Prof. Leibbrand auseinander und erarbeiteten schließlich in mehreren Teilberichten bis 1962 einen neuen «Gesamtplan Basel». Es ging den Fachverbänden um eine Gesamtkonzeption für eine gegliederte, funktionell logische, dem menschlichen Maßstab gerecht werdende Stadt, um eine Ordnungsvorstellung, die zu maßstäblichen Verhältnissen führt.

Die Dachlandschaft der Basler Altstadt vom Nadelberg aus gegen die Münstertürme gesehen – maßstäblich ideal, menschlich, erhaltenswert, aber sanierungsbedürftig.

Die bisher realisierten Teile der Gesamtkonzeption zeigen, daß der beschriebene Weg richtig und die Anlagen funktionstüchtig sind. Nachfolgend soll der Gesamtplan Basel kurz erläutert werden:

Autobahnanschlüsse und Expressstraßenring

Zwei Autobahnen sind heute bis nahe an die Stadt herangeführt (die französische und die deutsche), die dritte hat das Stadtgebiet erreicht und ist zur Zeit in vollem Ausbau (Osttangente aus Richtung Schweiz).

Das Konzept sieht einen Expressstraßenring um die Stadt herum und zur Hauptsache den Bahnlinien folgend vor. Über den Expressstraßenring sind mit entsprechenden Zu- und Abfahrten alle Stadtteile erschlossen. Damit wird die Tatsache berücksichtigt, daß 85% des Autobahnverkehrs Ziel- und Quellverkehr und nur 15% Transitverkehr sind. Die Opfer, welche die Stadt in Form von Land und Bauten zu bringen hat, sind minimal, wenn Bahnböschungen und Bahnvorgebäude für den Bau benützt werden können.

Radialstraßen

Basel verfügt über Radialstraßen, die aus den Tälern der Region die Stadt erreichen. Bei entsprechendem Ausbau dienen sie der Erschließung der Wohn- und Geschäftsquartiere.

Cityring

Der Cityring ist als letzte Fahrverbindung vor der eigentlichen Altstadt gedacht. Er ist eine Stadtstraße und wird für den starken Abbiegeverkehr vierspurig ausgebildet. Entlang dieser Ringstraße, die tangential befahren wird, sollen Parkhäuser erstellt werden. Vom Cityring aus wird auch der notwendige Zubringerdienst zur City erfolgen. Die außerhalb liegenden Wohnquartiere werden gleichzeitig vom Durchgangsverkehr entlastet.

Öffentliche Verkehrsmittel

Tram und Bus erreichen aus der Region, den Vororten und den Außenquartieren das Stadtgebiet und die City und bilden in der Altstadt den alleinigen Verkehrsträger. An stark belasteten Kreuzungspunkten und Konfliktstellen am Cityring und außerhalb desselben kann die zweite Ebene angewendet werden. Unkonventionelle Verkehrsmittel (Teletrans, Taxibahnen etc.) sind erst in ca. 30 Jahren denkbar. Ihre Entwicklung wird verfolgt, damit kein Präjudiz geschaffen wird.

Fußgängerzonen und Grünflächen

Das Altstadtgebiet innerhalb des Cityringes und weitere Zonen (z.B. Rheinufer) bleiben weitgehend dem Fußgänger reserviert und bilden die Stätten für Einkauf, Kultur, Erholung und Begegnung.

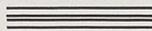
Stand der Planung und
Ausführung 1973
Cityring über Wettsteinbrücke

Stand der Planung und
Ausführung 1973
Cityring über Wettsteinbrücke

Autobahnen



Ausbau beendet oder in
Ausführung



Ausbau geplant

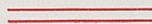
Cityring



Ausbau beendet oder in
Ausführung



Ausbau beantragt gemäss
Ratschlag 6464

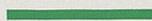


Ausbau geplant

Hauptverkehrsstrassen



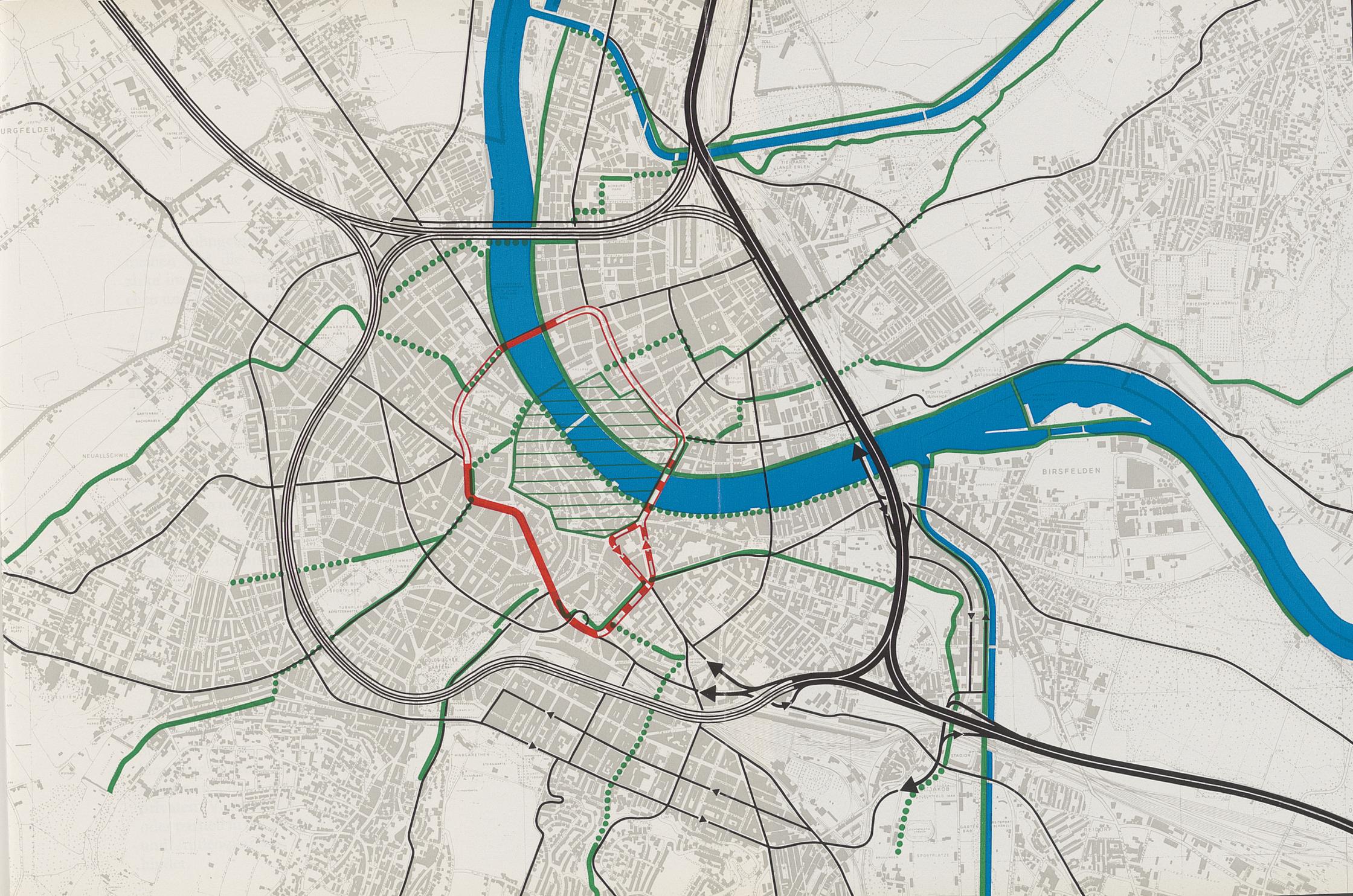
Grünverbindungen

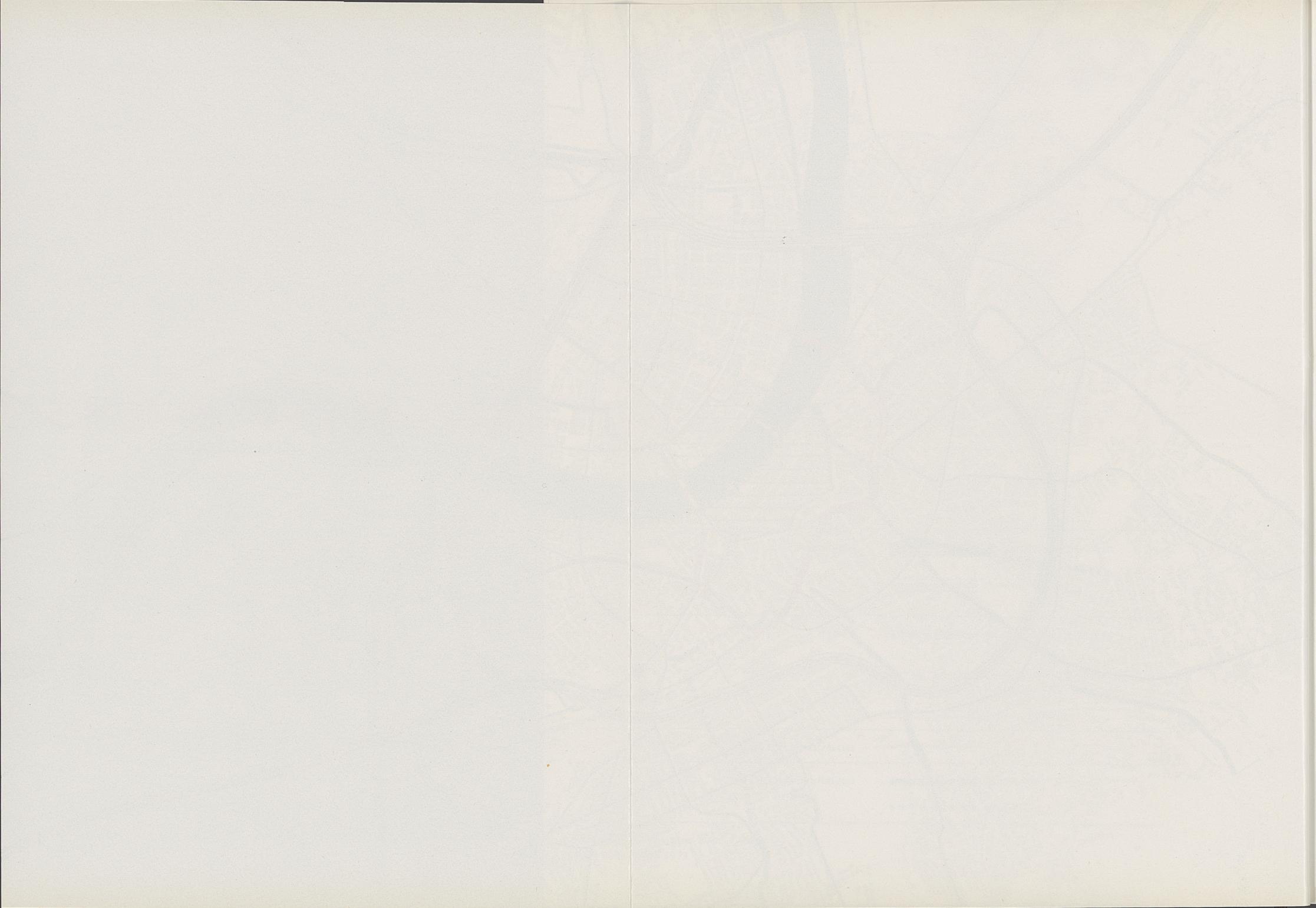


bestehend



projektiert





Die Wohngebiete der Stadt im allgemeinen und die engeren Innenstadtbezirke im besonderen sollen mit Grünflächen und Bäumen aufgewertet werden.

2. *Wo stehen wir heute?*

Wir können feststellen, daß das Projekt eines Straßenringes nicht nur in Basel aktuell ist, sondern daß alle Städte, die Fußgängerbereiche schaffen, diese Idee erwägen oder schon verwirklicht haben.

Das Auto ist heute ohne Zweifel das beliebteste Fortbewegungsmittel. Es ist bequem, jederzeit verfügbar, rasch, erschwinglich und darum attraktiv. In einer ganzen Stadt dieses Verkehrsmittel einfach zu verbieten, ist nicht möglich. Diese Maßnahme ist darum auch noch in keiner Stadt je versucht worden. Hingegen können wir im Rahmen der Stadt- und Verkehrsplanung eine Reihe von Ordnungsmaßnahmen für den Stadtverkehr treffen, die eine mögliche und realistische Differenzierung gestatten.

Zu diesen Ordnungsmaßnahmen gehören der Expresßstraßenring mit tadellos funktionierenden Anschlüssen an das Stadtstraßennetz, der Cityring mit Parkmöglichkeiten, ein öffentliches Verkehrsmittel, das möglichst getrennt vom privaten Verkehr auf eigenem Trasse oder partiell in der zweiten Ebene Region und Außenquartiere mit der Stadt verbindet.

Diese Maßnahmen gestatten uns, den Verkehr sinnvoll zu lenken und zu ordnen, ihn dort fließen zu lassen, wo wir ihn fließen lassen wollen und ihn dort zu beschränken, wo dies wünschenswert erscheint.

Es gibt viele Stimmen, die dieses Konzept als verfehlt erklären, die eine Verwirklichung des Cityringes ablehnen und sich prinzipiell gegen den ständig wachsenden privaten Verkehr und ausschließlich für den Ausbau eines attraktiven öffentlichen Verkehrsmittels einsetzen. Aber konkrete Vorschläge oder neue, bessere Ideen haben die Gegner des Gesamtplanes Basel bisher freilich nicht zur Diskussion gestellt.

Am Cityring wird insbesondere kritisiert, daß er als stark belastete Verkehrsstraße zahlreiche Wohnungen und vor allem die ruhebedürftige Spitalzone einträchtige. Diesen Einwänden ist entgegenzuhalten,

– daß die verantwortlichen Spitalorgane während Jahren eine Umlagerung der ruhebedürftigen Abteilungen vorgenommen haben, so daß heute keine Patientenzimmer mehr gegen den künftigen Cityring gerichtet sind. Nach der projektierten Vereinigung von Kantonsspital und Frauenspital ist beabsichtigt, das zwischen den beiden Gebäudekomplexen liegende Straßenteilstück zu überdecken und zu begrünen;

- daß die Cityringstraßen schon heute vornehmlich Geschäftsbauten aufweisen;
- daß weitere von den Verkehrsimmissionen unabhängige Bauten an diesem Straßenzug geplant sind und daß Bauten mit Wohnungen dafür an Straßen erstellt werden, die außerhalb des Cityrings liegen.

Wir brauchen die ordnende und lenkende Funktion des Cityrings, um entsprechend wirksame Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs im Citygebiet, in der Altstadt und in den angrenzenden Wohnbezirken vorzunehmen. Erst die Erstellung des Cityrings gestattet uns, die Altstadtgebiete und das Stadtzentrum für den Fußgänger freizuhalten. Und erst nach diesen unabdingbaren Voraussetzungen können wir daran denken, von Altstadtsanierung zu sprechen.

Dann aber ist der Weg frei für Gedanken, die über Leben und Tod eines Stadtorganismus entscheiden, die eine Zukunftsentwicklung fördern oder hemmen, weil nämlich der Gedanke der Altstadtsanierung zusammenhängt mit der Bekämpfung der Ursachen – und nicht nur der Folgen. An dieser entscheidenden Weggabelung stehen wir heute.

3. *Der Mensch im Mittelpunkt*

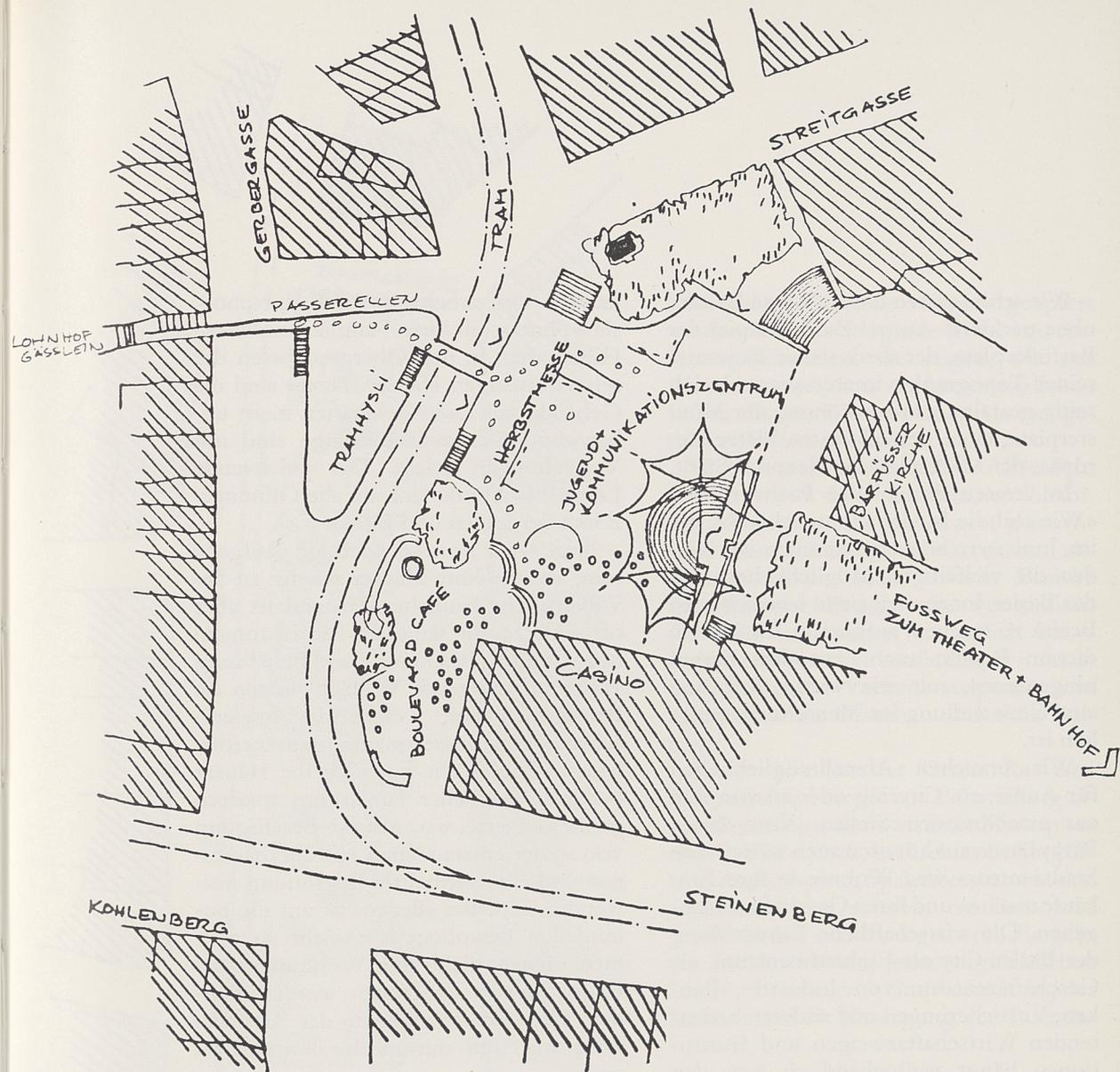
Wenn von Reaktivierung der Basler Altstadt die Rede ist, dann wird nicht nur

von baulicher Sanierung, sondern vor allem von einer Steigerung der Lebensfunktionen gesprochen. Wir wollen unsere Altstadt wieder lebenswerter machen. Wie ist dieses Ziel zu erreichen?

Zunächst müssen die meist schmalen Straßen, Gassen und Gäßchen vom privaten Motorfahrzeugverkehr, soweit das möglich ist, befreit werden. Selbstverständlich muß für Versorgung und Entsorgung der Zubringerdienst, vielleicht zeitlich beschränkt, ermöglicht werden.

Das öffentliche Verkehrsmittel und die Fußgänger erhalten damit Raum und können sich unbehindert, frei und sicher bewegen. Ohne den Autoverkehr genügen unsere mittelalterlichen Straßen, so eng sie auch sein mögen, den Menschen voll und ganz.

Die Basler City ist ein einziges großes Einkaufszentrum. Sie ist aber auch das kulturelle Zentrum der Agglomeration. Das Ziel fast der Hälfte der Fahrgäste der Basler Verkehrsbetriebe ist das Gebiet Heuwaage, Barfüßerplatz, Marktplatz, Claraplatz, ein Innenstadtgebiet mit gesteigerten Aktivitäten aller Art. Warum sollen außerhalb der Stadt Shopping-Centers entstehen, die nur für Automobilisten attraktiv sein können, die mit ihren großen baulichen Anlagen und Parkplätzen riesige Grünflächen beanspruchen, wo wir doch im Stadtzentrum, auf relativ kleiner Fläche, alles finden können?



Der topographisch interessante Barfüßerplatz könnte terrassiert werden. Ein Boulevard-Café, ein zeltartig überdachtes Jugendforum, viel mehr Bäume und im Herbst die Messe wären geeignet, ihn zu beleben. (Aus einem Bericht der Fachkommission BIA/BSA/FSAI.)

Wie schön wären unsere Altstadtplätze ohne parkierte Autos! Zum Beispiel der Barfüßerplatz, der dank seiner Lage und seiner Topographie interessant und vielseitig gestaltet werden könnte, der Münsterplatz, einer der schönsten Plätze Europas, der Marktplatz als Herz der Stadt.

Im letzten Bericht der Fachverbände «Wie soll die Innenstadt aussehen?», der im Juni 1971 herausgekommen ist, werden die vielfältigen Möglichkeiten, aus der Basler Innenstadt einen lebenswerten Bezirk zu machen, aufgezeigt. Es wird in diesem Bericht auch besonders darauf hingewiesen, mit wie wenig Aufwand eine Umwandlung ins Menschliche möglich ist.

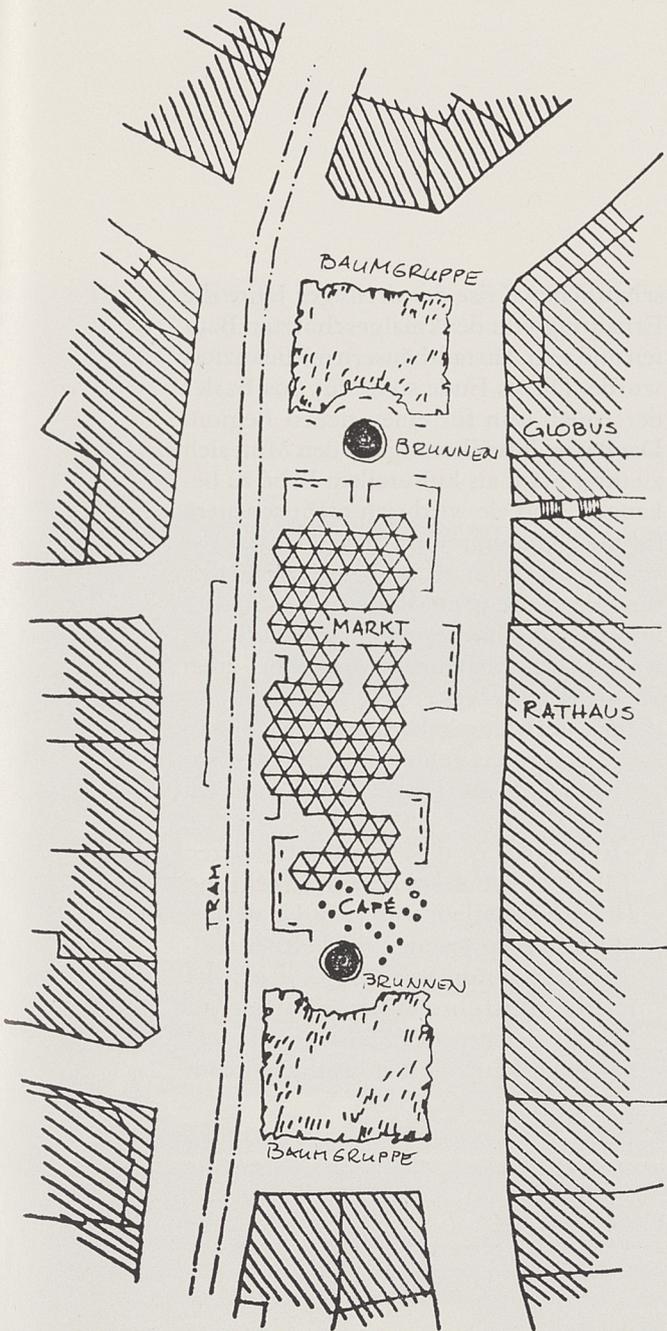
Wir brauchen Abstellmöglichkeiten für Autos, am Cityring oder an von ihm aus erschlossenen Stellen. Von diesen Parkplätzen aus könnten auch weiter vom Stadtzentrum weg Wohnende ihre Einkäufe machen und ihren Geschäften nachgehen. Die wirtschaftliche Entwicklung der Basler City als Einkaufszentrum, als Geschäftszentrum von Industrie, Banken, Versicherungen und anderen bedeutenden Wirtschaftszweigen und Institutionen hängt weitgehend ab von den Maßnahmen, die wir treffen.

Im Mittelalter und bis in die Mitte des vergangenen Jahrhunderts war die Altstadt aber auch noch von Menschen bewohnt. Krämer und Handwerker ver-

kauften und arbeiteten im Erdgeschoß, sie wohnten mit ihren Familien und ihren Hilfskräften in den Obergeschossen der schmalbrüstigen Häuser. Heute sind die Gebäude mit Ladengeschäften meist unbewohnt. Ganze Straßenzüge sind mit Verwaltungen belegt. Das pulsierende Leben beschränkt sich auf die Öffnungszeiten der Läden und Büros.

Nun wird es eine wichtige Aufgabe sein, unbewohnte Häuser wieder zu bevölkern. Ihr baulicher Zustand ist aber oft schlecht, die sanitären Einrichtungen unzulänglich, Besonnung und Belichtung völlig ungenügend. Vielfach weisen sie Bauschäden auf, welche die hygienischen Verhältnisse unzumutbar werden lassen. Aber nicht nur einzelne Häuser bedürfen baulicher Sanierung, sondern ganze Gevierte, wo auch die Beseitigung von später entstandenen Hofüberbauungen und eine vermehrte Begrünung notwendig sind. Bei alledem ist auf die potentiellen Bewohner Rücksicht zu nehmen, denen nicht nur Wohnungen zu Höchstpreisen angeboten werden können. Die sozialen Aspekte der Altstadtsanierung sind mit großer Sorgfalt zu prüfen.

Die Restaurierungsarbeiten müssen Hand in Hand mit den Instanzen des Heimatschutzes und der Denkmalpflege vorgenommen werden. Auf keinen Fall darf wertvolle Substanz nur des wirt-



schaftlichen Vorteils wegen geopfert werden. Es gibt eine ganze Reihe von einzelnen Beispielen, die zeigen, wie gut Altstadtbauten dem modernen täglichen Leben dienen können, wenn sie sachgemäß renoviert werden.

Wenn wir erreichen, daß die Altstadt in Struktur und Substanz erhalten bleibt, baulich saniert und lebenswert gemacht wird und die Innenstadtaktivitäten zunehmen, dann schaffen wir Bezirke menschlicher Begegnung, vermindern die Zahl der Pendler, die täglich mehrmals weite Strecken zurücklegen müssen und damit den Verkehr steigern, dann bekämpfen wir Ursachen und nicht Folgen.

Ende 1972 hat der Große Rat eine Kommission bestellt zur Behandlung eines Ratschlags, der zwischen Marktplatz und Barfüßerplatz, im Gebiet Imbergäßlein, Andreasplatz, Spalenberg und in den angrenzenden Gevierten die Bau- und Straßenlinien neu festlegen soll. Es geht um die Aufhebung jener unglücklichen Linien, die seinerzeit eine Aufweitung der Straßen und die Neulegung der Talentla-

Ein lebendiger Marktplatz, für Menschen gestaltet: teilweise mit Schirmüberdachung, mobil und flexibel für Verkaufsstände aller Art (Blumen, Gemüse, Schallplatten, Bücher usw.), mit Baumgruppen und richtigen großen Brunnen. (Aus einem Bericht der Fachkommission BIA/BSA/FSAI.)

stungsstraße (Gerbergäßlein–Barfüßerplatz) ermöglichen sollten und um eine Zurückverlegung dieser Bau- und Straßenlinien auf die heutigen Baufluchten der alten Häuserzeilen. Es geht aber auch um eine sinnvolle Erweiterung der Altstadtzone. Darüber hinaus hat die Kommission über neue Bau- und Straßenlinien an der Schönbein-, der Klingelberg- und der Schanzenstraße zu beraten, über jenen Straßenzug, der, einmal ausgebaut, das Cityringteilstück vom Spalentor bis zur Johanniterbrücke bilden wird. Nach der Genehmigung des Berichtes dieser Kommission durch den Großen Rat sind die gesetzlichen Grundlagen und die Voraussetzungen für eine Reaktivierung der Altstadt und die bauliche Sanierung der Altstadthäuser vorhanden.

Die Altstadt kann wieder zum maßstabgerechten Lebensbereich werden – der Mensch rückt wieder in den Mittelpunkt.

4. *Positive Zukunftsentwicklung*

Nach langen Um- und Irrwegen beginnen wir uns auf uns selbst und auf gültige Werte zu besinnen. Die Rückkehr erfolgt gerade noch zur rechten Zeit. Wir wissen nun, was wir tun müssen. Aber die notwendigen Maßnahmen sind mit großen finanziellen Aufwendungen verbunden.

Das Jahr 1973 brachte das Ende des Arbeitsrapenfonds, mit dem seit der wirt-

schaftlichen Krise der dreißiger Jahre die Erhaltung von denkmalgeschützten Bauten und von Altstadthäusern mitfinanziert wurde. Dieses Ende sollte für uns Basler der Anlaß sein für einen neuen Beginn. Die Basler Bevölkerung hat den Mut, sich zu ihrer Stadt als kulturellem Erbe zu bekennen, und sie wird sich nicht scheuen, für die Sanierung und Erhaltung der Altstadt auch Opfer zu bringen. Die Erhaltung der Lebensfunktionen einer Stadt – und ganz besonders einer organisch gewachsenen Altstadt – bedeutet auch Schutz der Umwelt.

Im Verwaltungsbericht des Regierungsrates für 1971 äußerte sich Kantonsbaumeister Hans Luder unter anderem wie folgt:

«Eine Stadt ist eine Landschaft, deren Täler, Erhebungen, Schluchten und Höhen künstlich aus der Hand des Menschen entstanden sind. Aber welche Merkwürdigkeit: Wie wir bei der relativ unberührten Natur-Landschaft überall Zeichen des Menschen finden, so wuchs auch die künstliche Stadt

Am 19. Dezember 1973 wurde die zehnspurige Autobahn-Rheinbrücke dem Verkehr übergeben. Auf dem Areal links der neuen Schwarzwaldbrücke – anstelle der St. Alban-Brücke und der Wohnhäuser in der Bildmitte – entsteht die neue Überbauung der GGG.



nicht ohne Natur-Impulse. Denken wir an die Flußläufe, die Brücken und Uferbauten erforderten, an die Staffelbildungen der Topographie, die Anpassung der Architektur an das Klima. Also Durchdringung Mensch-Natur hier wie dort.

Wie die freie, so hat auch die städtische Landschaft ähnliche schicksalhafte Ereignisse durchgemacht: Erdbeben, bauliche Eruptionen, Kriegslawinen, Brände. Dadurch erhielt sie ihr charakteristisches Gesicht wie ein Menschenantlitz durch die Lebensfurchen.

Aber welches Bild ist nun typisch, fragen die Historiker und Architekten? An was muß man sich halten, an das Mittelalter, die Neuzeit, den Barock? Sicherlich eine schwierige Frage, die sich aber in der freien Natur nicht einfacher stellt. Von welchem Zeitpunkt an ist die Landschaft verschandelt? Vor oder nach dem Rebbau?

Waren die Obstbäume schöner, oder nach deren Fällung die Kornfelder? Derartige Fragen bieten sich wohl kaum als Alternativen für bestimmte Antworten und Lösungen an. Denn sowohl die Landschaft als auch die künstliche Stadt haben durch mehr oder weniger überblickbare historische Zeitabläufe ihre unverwechselbare formale Prägung erhalten. Jeder einiger-

maßen empfindsame Bewohner einer Stadt spürt diese Charakteristika vom Historischen bis zum Neuesten als latent atmosphärischen Anstoß an das Bewußtsein. Wenn auch der Umweltschutz etwas vom Gesicht der verflossenen Minus-Zeit der künftigen Plus-Zeit weiterzugeben versucht, so heißt das nicht Stillstand in einem heimat-schützerisch festgelegten Schnitt. Es geht darum, den Sättigungsgrad zu erkennen, der uns vor einer Deformation des Tiefenbildes (das in Basel vom Münster bis zur MUBA reicht) bewahrt und dem Pegel nachzuforschen, der die Grenzen der visuellen Belastungen anzeigt.

Dabei wird die Deformation nicht nur verursacht durch Zerstörung von Wertvollem, sondern ebenso sehr durch die Entstehung eines Formenchaos, das vom Vorhandenen nicht mehr integriert, resp. als Fehlleistung nicht mehr absorbiert wird.»

Wenn die junge Generation mit ihrer unkonventionellen Vorstellung einer modernen Gesellschaft zusammen mit den Erkenntnissen von Wissenschaft und Technik das Leitbild eines lebenswerten Stadtgebildes weiterentwickelt, wenn wir uns alle des Wertes unserer Stadt Basel bewußt sind – dann dürfen wir den nächsten Schritt in die Zukunft mutig tun.