

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 14 (1960)

Heft: 11

Artikel: Gesamtverkehrsplan Basel : eine erste Stellungnahme der Basler Architektenverbände

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-330479>

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: 23.02.2026

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

Chronik

Gesamtverkehrsplan Basel

Eine erste Stellungnahme der Basler Architektenverbände

Anmerkungen der Redaktion

Die Stadt Basel steht in der Meisterung der prekären Verkehrsverhältnisse vor ähnlichen Schwierigkeiten wie die meisten anderen Schweizer Städte. Wegen der Grenzlage und unmittelbaren Nachbarschaft zu Frankreich und Deutschland und wegen der Enge des Raums und besonderen Topografie wird es noch schwieriger, eine großzügige und in die Zukunft weisende Lösung zu erreichen. Ein Verkehrsgutachten, das Prof. Dr. Leibbrandt in den Jahren 1955–58 ausarbeitete, sollte Vorschläge über die Hauptverkehrsleitung bringen und Klarheit über die zu treffenden Maßnahmen schaffen. Das gesamte Verkehrsproblem ist vom Experten gründlich untersucht worden, und es liegen bemerkenswerte Vorschläge vor. Damit ist allerdings – und das sei vorweggenommen – der Verkehr zwangsläufig an die erste Stelle der Stadtplanung gerückt, eine Tatsache, die von den Planern und Architekten nicht akzeptiert werden kann. Es ist deshalb von besonderem Wert, wenn sich die Fachverbände (die Basler Sektionen des SIA, des BSA und der FSAI) dieses Problems angenommen haben und sich in kritischer Stellungnahme zum Verkehrsgutachten äußern.

Aus dem von diesen Verbänden verfaßten ersten Teilbericht zur Begutachtung des Generalverkehrsplanes, den wir auszugsweise wiedergeben, geht eindeutig die Wichtigkeit der Rangfolge in der Stadtplanung hervor: der Verkehr ist nicht die Grundlage der Stadtplanung, sondern der Verkehr hat sich der städteplanerischen Gesamtkonzeption, also einem gegenwärtigen und zukünftigen Gesamtbild, einzufügen.

Wir gehen mit den Fachverbänden einig, daß die Vorschläge für den Fern- und Vorortverkehr eine kurzfristige, nicht genügend in die Zukunft weisende Lösungen sind und nur ein Autobahnring städtebaulich wie verkehrstechnisch eine einwandfreie und notwendige Lösung darstellt. Darüber hinaus hoffen wir, daß die Fachverbände in den in Aussicht gestellten weiteren Teilberichten bald eine generelle städteplanerische Gesamtkonzeption vorlegen können.

Städtebauliche Voraussetzungen

Ein Gesamtverkehrsplan kann nur Bestandteil einer gesamten städteplanerischen Konzeption sein. Diese Konzeption darf nicht einseitig unter dem Eindruck der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse und -nöte gesucht werden. Der Verkehr bildet wohl ein sehr wichtiges Element des städtischen Lebens, er kann jedoch niemals allein als Richtschnur für eine in die Zukunft weisende Stadtentwicklung gelten.

Der Organismus einer modernen Stadt kann nicht mehr in ungebundener Freiheit wachsen, ohne daß mit der Zeit nicht wieder gut zu machende Fehler entstehen. Deshalb ist die Stadtplanung von allen kommunalen Aufgaben die wichtigste.

Werden nur die Verkehrsprobleme für sich betrachtet, so fehlen die großen Züge einer bewußten Auffassung der gesamtstädtischen Aufgaben.

Der Gesamtverkehrsplan Prof. Leibrands geht primär nur von den Verkehrsgegebenheiten aus und läßt den Ausblick in die übergeordnete Stadtplanung vermissen.

Besonderheiten der Lage Basels

Basel ist wegen seiner Lage beinahe im Mittelpunkt des europäischen Kontinents ein internationaler Verkehrsknoten. Diese Tatsache hat die Geschichte der Stadt stark beeinflußt und dazu beigetragen, daß ihre internationale Bedeutung im Verhältnis zur Einwohnerzahl ausgesprochen groß ist. Andererseits ist Basel eine exzentrisch gelegene schweizerische Grenzstadt, deren Einfluß und Gewicht im eidgenössischen Kräftespiel kaum ihrer materiellen und wirtschaftlichen Gestaltung entspricht. Heute herrscht in den Beziehungen zur Umwelt der Verkehr von und nach der Schweiz bei weitem vor. Wir halten dafür, daß bei der Planung auf lange Sicht die internationale Lage der Stadt in den Vordergrund zu rücken sei.

Die Planung des städtischen Verkehrs kann sich nicht auf das Stadtgebiet beschränken, sondern muß die Vororte einbeziehen. Wenn auch als Folge der politischen Grenzen bei Basel heute der Vorortsverkehr nach Süden das Übergewicht besitzt, so kann sich diese Situation verändern und einer gleichmäßigeren Verteilung in allen Himmelsrichtungen Platz machen. Die Vorortverkehrsplanung muß daher zunächst ohne Berücksichtigung der Grenzen gleichartige Entwicklungen voraussetzen. Die größere Dringlichkeit der Beziehungen zu den schweizerischen Vororten läßt sich in der Abstufung der Etappen berücksichtigen.

Als Kennzeichen des Stadtbildes tritt ein ringförmiges Wachstum deutlich in Erscheinung. Ring um Ring hat sich im Laufe der Zeit um den Kern des Münsterhügels gelegt. Das Netz der Hauptstraßen besteht bis weit an die Peripherie hinaus aus einem Stern von Radialstraßen, die durch Ringstraßen miteinander verbunden sind. Das natürliche ringförmige Wachstum, das sich bis in die jüngste Zeit ausprägte, halten wir für eine wichtige Voraussetzung einer Gesamtverkehrsplanung.

Als Schwerpunkt des geschäftlichen Lebens gilt die von den ehemaligen Gräben umschlossene Altstadt beidseits des Rheines. Trotz starkem Wachstum des Stadtganzen hat sich die Fläche des eigentlichen Geschäftszentrums nicht vergrößert. Die Folge davon ist eine Zunahme der Verkehrsichte. Die Versuche, durch parallele Entlastungsstraßen der Verkehrsnot zu steuern, haben sich nicht durchführen lassen. Viel wirksamer sind

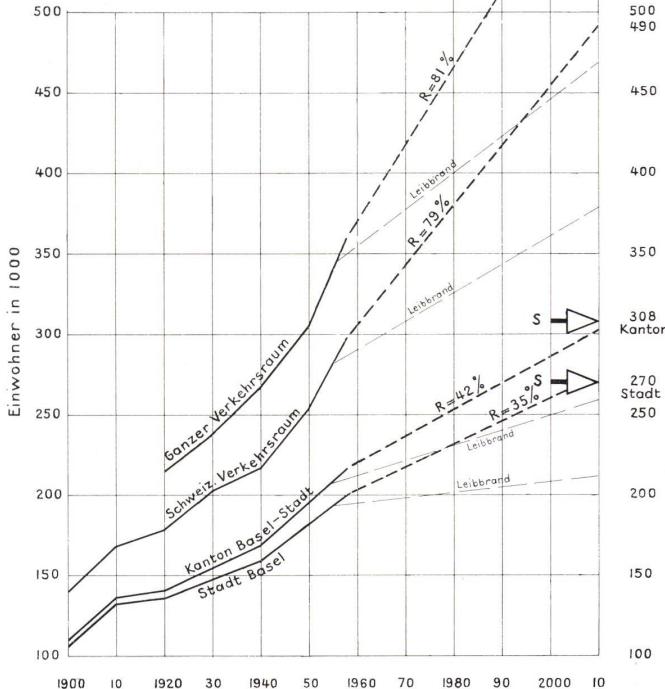
Maßnahmen, die eine immer weiter getriebene bauliche Ausnutzung der Altstadt verhindern. Eine Lösung auf lange Sicht sehen wir nur in der Erweiterung oder Dezentralisierung des Geschäftsbereichs. Die Verkehrsplanung ihrerseits hat dafür zu sorgen, daß das Stadtinnere von allem Verkehr befreit wird, der nicht unbedingt dorthin zielt. Der Gesamtverkehrsplan des Experten verkennt die sich in der Altstadt stellenden Probleme keineswegs. Wir haben aber den Eindruck, daß er die mit der baulichen Nutzung des Bodens zusammenhängenden Fragen allzu statistisch auffaßt und über die Möglichkeit der Bildung neuer Schwerpunkte hinwegsieht.

Neben dem Stadtinnern ist als Gebiet großer Verkehrsichte der Gürtel der großen Industrie und Hafen anlagen am nördlichen und östlichen Stadtstrand zu betrachten. Diese Industrien befinden sich in starker Entwicklung. Der Gesamtverkehrsplan hat dafür zu sorgen, daß der



Verkehrsgebiet Basel 1:130 000. Die anschließenden Gemeinden sind in die Verkehrsplanung einzubeziehen.

Bevölkerungsentwicklung im Planungsraum Basel bei Vollausbau im schweizerischen Verkehrsraum: 490 000 Einwohner (ganzer Verkehrsraum inkl. Ausland 610 000 Einwohner).



vorwiegend stoßweise auftretende Pendelverkehr zwischen Wohnort und Arbeitsplatz reibungslos und ohne Belastung der Stadt bewältigt werden kann.

Leider zeigen die Wohnquartiere, die sich seit den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts um die Altstadt gelegt haben, wenig Ansätze zur Bildung neuer Zentren. Nirgends ist ein städtebaulicher Wille zu spüren, der den neuen Wohnquartieren ein eigenes Gepräge verleiht. Wir glauben, daß bei bewußter Planung und Lenkung der baulichen Entwicklung der Quartiere das Stadtganze wesentlich gewinnen kann.

Trennung der Verkehrsarten

Der Planungsraum ist so zu gliedern, daß über die Aufgabe jeder Straße Klarheit herrscht. Eine reine Verkehrsstraße sollte wegen der Gefahr gegenseitiger Störung und Gefährdung keine Anwänder aufweisen, eine Quartierschließungsstraße sollte keinen allgemeinen Durchgangsverkehr aufnehmen müssen, und eine Wohnstraße sollte nur den Anwändern dienen. Ein besonderes wichtiges Ziel der Verkehrsplanung sehen wir darin, daß Plätze des öffentlichen Lebens angelegt werden, die zwar in enger Verbindung mit einer leistungsfähigen Verkehrsader stehen, jedoch, von dieser abgewandt, in erster Linie dem Fußgänger zu dienen haben.

Planungszeit

Der Experte wählte als Planungszeit das Jahr 1980 mit der Begründung, daß die Lebensgewohnheiten der Bevölkerung und die Entwicklung der Verkehrsmittel nur für einen

beschränkten Zeitraum überblickt werden können. Dieser Standpunkt mag für rein verkehrstechnische Überlegungen und Leistungsberechnungen richtig sein, nicht jedoch für die Begründung größerer planlicher und baulicher Maßnahmen.

So werden auch die aus der heutigen Verkehrsplanung entstehenden Linien auf unabsehbare Zeiträume für die Stadtentwicklung weggleitend. Das Wachstum ist daher über das Jahr 1980 hinaus zu verfolgen.

Da man andererseits nicht ins Unermöliche planen kann, schlagen wir als Grenzwert den Zustand der baulichen Sättigung vor. Die Sättigung ist erreicht, wenn das Baugebiet der Stadt und ihrer Umgebung nach den heute geltenden Regeln der Zonen- und Bauvorschriften völlig überbaut ist. Die entsprechende Einwohnerzahl dürfte für den gesamten Planungsraum etwa 650 000 betragen. Wann dieser Zustand eintritt, ist unwichtig; wichtig ist nur, daß die Planung so entwicklungsfähig bleibt, daß sie selbst diesen extremen Bedingungen standhält.

Beurteilung der Führung des Fern- und Vorortverkehrs

Folgende Verkehrs-Relationen sind beurteilt worden:

- Fernstraßen/Fernstraßen
- Vorortstraßen/Vorortstraßen
- Fernstraßen/Vorortstraßen

Nicht beurteilt sind dagegen die Verkehrsrelationen mit den Zielgebieten der Stadt. Diese Relationen, die vor allem den Radialverkehr umfassen, werden in einem späteren Teilbericht behandelt.

Basel als Endpunkt der schweizerischen Autobahn

Der Experte betrachtet Basel primär als Endpunkt der schweizerischen Autobahn. Er läßt diese richtigerweise nicht vor den Toren der Stadt enden, sondern sucht sie durch eine leistungsfähige Verlängerung als Stadtautobahn in Richtung Bahnhof SBB-Holbeinplatz über verschiedene Anschlußpunkte auf das städtische Straßennetz überzuleiten. Mit zunehmender Entfernung von der Stammstrecke und gleichzeitiger Abnahme des Fernverkehrsanteils verliert diese den Charakter einer Autobahn, bis sie schließlich, etwa beim Holbeinplatz, zur gewöhnlichen Stadtstraße wird.

Bei aller Anerkennung der Logik dieses Planungsgedankens sind wir doch der Auffassung, er sei allzu sehr auf die Vorherrschaft der schweizerischen Autobahn ausgerichtet. Nachdem von Norden her zwei weitere Autobahnen gegen Basel vorstoßen, scheint es uns unrichtig, der Stadtautobahn die Aufgabe der Verkehrsverteilung nur längs einer einzigen Achse zuzuwiesen. Wir bevorzugen ein System, das alle einfallenden Autobahnen miteinander verbindet und damit eine räumlich viel weitgreifende Verkehrsverteilung gestattet.

Weiterhin halten wir die Richtung der für die Stadtautobahn gewählten Achse für ungünstig. Sie leitet einen starken Verkehr in das Altstadtviertel Spalentor-Heuberg und tangiert die Spital- und Universitätszone am Petersgraben. Das bestehende Nachtfahrverbot in der Umgebung des Spitals beweist deutlich, daß alles zu unterlassen ist, was in diesem Gebiet zu einer Verkehrsvermehrung führen könnte.

Bedenken erweckt auch der unvermittelte und deshalb gefährliche Übergang von der Stadtautobahn zur Gemischtverkehrsstraße im Gebiet Elisabethen-Steinschanze. Hervorzuheben ist ferner, daß der verkehrstechnische Nutzen der vom Experten gewählten Achse nach unserer Ansicht in entscheidendem Maße vom Bau einer neuen Totentanzbrücke abhängt.

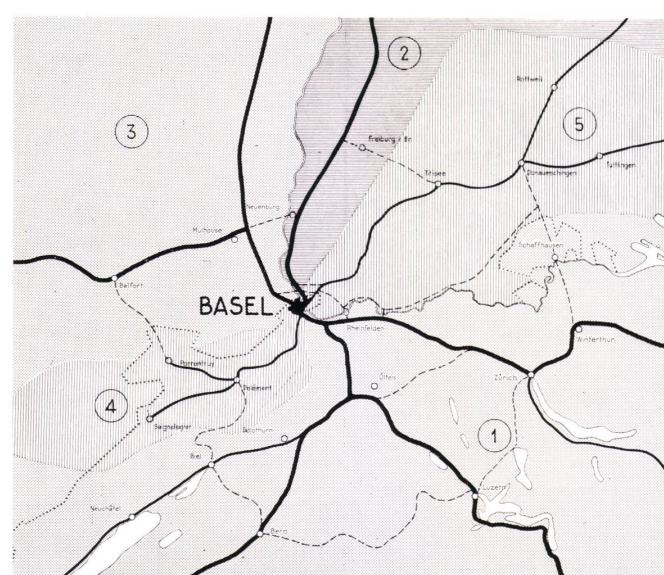
Anschluß von Großbasel und der südlichen und westlichen Außenquartiere und Vororte

Die schweizerische Autobahn und ihre stadtseitige Verlängerung sind an drei Stellen mit dem Straßennetz von Großbasel Ost verbunden. Der noch auf basellandschaftlichem Boden gelegene Anschluß Hagnau vermittelt den Verkehr in Richtung Drei-spitz, Gundeldingen und Bruderholz. Der Straßenzug Dorenbachviadukt – Gundeldingerstraße – Leimgrabenweg – Brüglingerstraße erhält dadurch den Charakter einer wichtigen Sammelachse. Wir empfinden dies als unerwünscht, weil dieser Straßenzug Wohngebiete durchquert und heute schon überlastet ist. Der Anschluß Großpeter verbindet die Autobahn über die St.Jakobstraße mit dem Aeschenthalplatz und dessen Einzugsgebiet. Die technische Lösung hierfür ist zweckmäßig, jedoch wird die Wirkung dieses Anschlusses nach Süden, in Richtung Gundeldingen, durch die komplizierte Verkehrsführung stark eingeschränkt.

Der dritte Anschluß, Elisabethen, befindet sich vor dem Bahnhof SBB. Er vermittelt den Verkehr sowohl in Richtung Innenstadt als auch in die äußeren Quartiere des Westplateaus. Dieser Anschluß mit dem zugehörigen Kreisel zwischen De Wette-Schule und Centralbahnhof bildet einen Riegel zwischen Bahnhof und Stadt und stellt eine unerwünschte zusätzliche Belastung dieses Gebiets dar.

Anschluß Kleinbasel

Für den Anschluß von Kleinbasel gibt der Experte zwei Lösungen an; entweder benutzt der Verkehr den Anschluß Hagnau und folgt der ausgebauten Birsstraße bis zur St.Albanbrücke oder er wird über einen neuen Straßenzug längs der Verbindungsbahn Muttenz-Badischer Bahnhof geführt. Der Experte zieht wegen niedrigerer Baukosten die erste Lösung vor, während wir eine unzulässige Beeinträchtigung der Wohngebiete an der Birs befürchten und der Führung über den Gellert den Vorzug geben.



Fernstraßen und Einzugsgebiet Basel
1:2000000 mit 3 Fernstraßen internationaler und 2 Fernstraßen regionaler Bedeutung.



1
Gesamtverkehrsplan Basel. Vorschlag Prof. Leibbrand mit der Umfahrung des Fernverkehrs nach Deutschland und der Durchfahrt des Stadtcores durch den Fernverkehr nach Frankreich.

2
Vorschlag der Fachverbände mit der konsequenten Umfahrung sämtlichen Fernverkehrs.



Anschluß des Birstals an die schweizerische Autobahn

Der Experte schließt die linksufrige Birstalstraße (Reinacherstraße) via Brüglingerstraße, Birsstrasse, neue Stadionstraße in der Hagnau an die schweizerische Autobahn an. Die Führung dieses Transitverkehrs über baselstädtisches Gebiet und der Umweg über eine neue Stadionstraße sind nicht begründet. Da der Experte den Anschluß Hagnau auch von der Verbindungsstraße Muttenz-Birsfelden, also von Osten her, züglichlich macht, besteht die Möglichkeit, von der rechtsufrigen Birstalstraße über die bestehende Münchenersteiner- und Birsfelderstraße in Muttenz die Autobahn zu gewinnen. Diese Verbindung führt durch Wohngebiete und ist wegen ihrer vielen Querstraßen auf die Dauer zu wenig leistungsfähig. Wir unterstützen daher die Absicht des Kantons Basel-Land, den Transitverkehr Birstal-Schweiz dem rechten Birsufer bis zum Schänzli folgen zu lassen und dort von Westen her dem Anschluß Hagnau zuzuführen. Gleichzeitig eröffnet sich dadurch die Möglichkeit einer direkten Verbindung zwischen dem Birstal und dem Industrie- und Hafengebiet von Birsfelden, Au und Schweizerhalle unter Umgehung der Wohngebiete von Muttenz und Birsfelden.

Deutsche Autobahn

Der Experte schlägt für die Verbindung Schweiz-Deutschland keine besonderen Maßnahmen vor; das heißt, daß der Verkehr in der Hauptsache über den auf deutschem Boden geplanten Autobahnanschluß Otterbach die Freiburgerstraße erreicht und sich von dort wie bisher über Schwarzwaldallee und Horburgstraße auf das städtische Netz verteilt. Für den Transitverkehr mit der Schweiz übernimmt der Experte den Vorschlag des Stadtplanbüros und der eidgenössischen Planungskommission einer Autobahn vom Otterbach über Bäumlihof, Kraftwerk Birsfelden zur schweizerischen Autobahn westlich der Hard.

Anschluß des Wiesentals

Der Experte übernimmt die vom Stadtplanbüro westlich von Riehen geplante Umfahrungsstraße und führt sie im Einschnitt kreuzungsfrei unter der äußeren Baslerstraße hindurch über den Autobahnanschlußkreisel in die Bäumlihofstraße. Wir erachten die Umfahrung von Riehen im Prinzip als zweckmäßig.

Französische Autobahn

Der Experte sieht die Erstellung einer besondern schweizerisch-französischen Transitaubahn vor. Mit Rücksicht auf die Wohnquartiere und die kreuzungsfreie Unterfahrung verschiedener Straßen müßte praktisch die ganze Strecke im Tunnel geführt werden.

Der Experte erwähnt als Eventuellösung auch die Verbindung Schweiz-Frankreich über die deutsche Autobahn. Dieser Gedanke wird von uns befürwortet. Eine solche Lösung beruht aber auf folgenden Voraussetzungen:

a) Keine Beeinträchtigung des schweizerischen - französischen Transitverkehrs durch deutsche

Zollkontrollen. Dies ist wohl erst nach Aufhebung sämtlicher schweizerischer, französischer und deutscher Zollschanzen im Personenverkehr möglich.

b) Die Verbindung muß die Qualität einer Autobahn aufweisen, da sie sonst nur von einem kleinen Teil des Transitverkehrs benutzt würde.

Es ist nicht anzunehmen, daß sich die beiden Staaten Frankreich und Deutschland in absehbarer Zeit zur Verwirklichung einer solchen Lösung bereit zeigen, so sehr sie im Interesse der Stadt Basel läge. Die Erstellung einer besondern Transitaubahn im Westen wäre deshalb auf die Dauer kaum zu umgehen, wenn man der Konzeption des Experten folgen will.

Verkehr der Außenquartiere und Vororte unter sich und mit den Fernstraßen

Beim Verkehrsplan des Experten wird der Vorort- und Außenquartierverkehr über die bestehenden Tangentialstraßen (äußerer und innerer Ring, Dreirosen- und St. Albansbrücke) und über die Radialstraßen via Wettstein- und Totentanzbrücke geführt. Durch die Totentanzbrücke in Verbindung mit dem Heuwaageviadukt werden die Mittlere Brücke mit ihren Zufahrten Heuwaage bis Claraplatz, die Johanniterbrücke und die Dreirosenbrücke entlastet. Alle übrigen Radialstraßen, insbesondere diejenige von der Münchenersteinerbrücke via Aeschenplatz zur Wettsteinbrücke und die Tangentialstraßen, erfahren dagegen keine Entlastung.

Zusammenfassung

Die mit dem Verkehrsplan des Experten erreichbaren verkehrstechnischen Auswirkungen sind am deutlichsten erkennbar durch einen Vergleich der vom Experten zusammengestellten Belastungsschemas für das heutige und das zukünftige Straßennetz (Abb. 6 und 7).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß der Gesamtverkehrsplan einseitig auf die Relation schweizerische Autobahn / Innenstadt ausgerichtet ist und für den Außenquartier- und Vorortverkehr und den Ziel- und Quellverkehr mit Frankreich und Deutschland keine wesentlichen Verbesserungen bringt. Trotzdem er nur einen Teil der Verkehrsprobleme löst, müßten bei seiner Realisierung folgende städtebaulichen Nachteile in Kauf genommen werden:

Beeinträchtigung des heute ruhigen Spital-, Universitäts- und Altstadtquartieres zwischen Spalentor, Spanenvorstadt, Heuberg und Peterskirchplatz durch starken zusätzlichen Verkehr.

Beeinträchtigung des Centralbahnhofplatzes und der Schulquartiere De Wette und Steinengraben durch den Autobahnverkehr und den Hauptverkehrskreisel im Viereck Aeschengraben - De Wetteweg - Elisabethenstraße - Elisabethenanlage.

Beeinträchtigung des Wohnquartiers Bäumlihof durch den Autobahnanschluß.



Verkehrsbelastung Basel. Gegenüberstellung der bestehenden Verkehrs-dichte (oben) und der nach Vorschlag Prof. Leibbrand eintretenden Verkehrs-dichte (unten). Das zukünftige Resultat weist keine wesentliche Entlastung der Innenstadt auf.



Indirekte Beeinträchtigung der Wohnquartiere von der Gundlingerstraße bis zum Lucerneerring, die infolge fehlender Sanierungs-vorschläge dem Lärm und Gestank des wachsenden Verkehrs ausgeliefert bleiben.

Vorschlag der Fachverbände

Die Fachverbände betrachten es nicht als ihre Aufgabe, für den vorliegenden Gesamtverkehrsplan Verbesserungen für bestimmte Einzelprobleme vorzuschlagen. Solche Detailverbesserungen können, auch nach Auffassung des Experten, bei der definitiven Planung vorgenommen werden. Der Vorschlag der Fachverbände weicht vielmehr in grundsätzlicher Hinsicht vom bereits vorliegenden Verkehrsplan ab und gibt damit der politischen Behörde die Möglichkeit einer vergleichenden Beurteilung. Wesentliche Abweichungen sind bereits bei den

Voraussetzungen vorhanden, indem die Fachverbände das Planungsziel viel weiter stecken, als dies der Experte tat.

Selbstverständlich kann ein solcher Vorschlag, der von einer privaten Organisation ehrenamtlich ausgearbeitet wird, nur in seinen wesentlichen Grundsätzen dargestellt werden. Wir haben jedoch alle wichtigen Einzelheiten so weit geprüft, daß die technische Durchführbarkeit des Vorschlags in allen wesentlichen Punkten gesichert ist.

Idee

Die zentrale Idee des Vorschlags der Fachverbände ist die Erstellung eines Autobahnringes, der alle außerhalb des Rings liegenden Fernstraßen, Vororte und Außenquartiere leistungsfähig miteinander verbindet und die inneren Stadtgebiete von allem nicht an sie gebundenen Verkehr abschirmt. Die

ser Autobahnring löst die wesentlichen Verkehrsprobleme Basels und gibt dem motorisierten Verkehr eigene leistungsfähige Fahrbahnen. Der Ring löst aber nicht nur die rein verkehrstechnischen Aufgaben, sondern er ist vor allem auch Bestandteil einer gesamten städtebaulichen Konzeption und berücksichtigt die wichtigsten städtebaulichen Voraussetzungen. Er bringt entwicklungsfähige Quartiere in verkehrsgünstige Lage und gibt der Stadt damit neue Wachstumsimpulse. Im Gegensatz zum Experten, der Basel vor allem als Grenzstadt betrachtet, stellt der Vorschlag der Fachverbände die internationale Bedeutung der Stadt in den Vordergrund, indem mit dem Ring alle drei Autobahnen und zwei regionale Fernstraßen unter sich und mit dem städtischen Straßennetz verbunden werden.

Der Ring paßt sich ohne Zwang in das heutige auf Ring- und Radialstraßen aufgebaute Straßennetz ein und entspricht dem natürlichen Wachstum der Stadt.

Durch den Anschluß der Vorortstraßen an den Ring wird der ständig zunehmende Verkehr zwischen den Vororten und Außenquartieren und zu den Fernstraßen wesentlich erleichtert. Die Entwicklung der Vororte wird damit gefördert.

Durch seine günstige Lage zu den im wesentlichen auf einem nördlichen Halbring liegenden Hafen- und Industriegebieten kann der Ring einen Großteil des stoßartig auftretenden Berufsverkehr von und nach den Wohnquartieren und Vororten übernehmen und vom engen innerstädtischen Straßennetz fernhalten. Ein Großteil des Verkehrs der Vororte und Außenquartiere unter sich, mit den Fernstraßen und zum Teil mit dem Stadtinnern wird, statt als Radialverkehr, durch die Attraktivität des Ringes als Tangentialverkehr um die Stadt geleitet und entlastet damit das Stadtinnere mit dem Geschäftszentrum.

Wegen seiner Lage und seiner Verbindung mit den wichtigsten Vorort- und Quartierstraßen übernimmt der Ring einen wesentlichen Teil des heute auf den inneren und äußeren Ringstraßen, der Dreirosenbrücke und der St. Albanbrücke vorhandenen Verkehrs.

Dadurch daß der Autobahnring den größten Teil des Tangentialverkehrs kreuzungsfrei über die Radialstraßen führt und zudem einen Teil des Radialverkehrs als Tangentialverkehr übernimmt, werden auch die am Stadtrand liegenden Knoten (Münchenersteinerbrücke, Bahnhof SBB, Margarethenbrücke, Dorenbachviadukt, Kannenfeldplatz, St. Albansbrücke) entlastet.

Vorteile einer autobahnmäßigen Gestaltung

Die Fachverbände schlagen für den Ring ein neues, eigenes Tracé vor, unabhängig von den bestehenden Straßen, kreuzungsfrei, mit mindestens zwei Fahrspuren in jeder Richtung, mit Trennung der beiden Fahrrichtungen, entsprechend den Richtlinien für Expreßstraßen 1. Klasse. Es werden damit folgende Vorteile erreicht:

- Trennung des motorisierten Verkehrs vom Fußgänger- und Velofahrerverkehr

Die heute vorhandene Vermischung des Verkehrs ist eine der Hauptursachen der städtischen Verkehrsunfälle.

- Kreuzungsfreiheit.** Die meisten Unfälle treten auf Knotenpunkten und Kreuzungen auf. Dies zeigt mit aller Deutlichkeit, daß die bestehenden, als Wohn-, Fußgänger- und Velofahrerstraßen angelegten Verkehrswege mit ihren vielen zum Teil unübersichtlichen Kreuzungen für den motorisierten Hauptverkehr ungeeignet sind.
- Attraktivität.** Die Fahrgeschwindigkeit ist auf autobahnmäßigen Straßen ungefähr doppelt so groß als auf normalen Stadtstraßen. Ein autobahnmäßiger ausgebauter Ring wird auch dann benutzt werden, wenn die Fahrwege wesentlich länger sind.
- Leistungsfähigkeit und Leistungsreserve.** Eine Expreßstraße 1. Klasse besitzt eine dreimal so große zulässige Verkehrsmenge als eine normale städtische Hauptstraße mit Lichtsignalen. Die Erhöhung der spezifischen Verkehrsleistung durch autobahnmäßige Ausbildung der Straßen ist deshalb, trotz höheren Baukosten, in Städten mit hohen Bodenpreisen auf die Länge wirtschaftlicher.

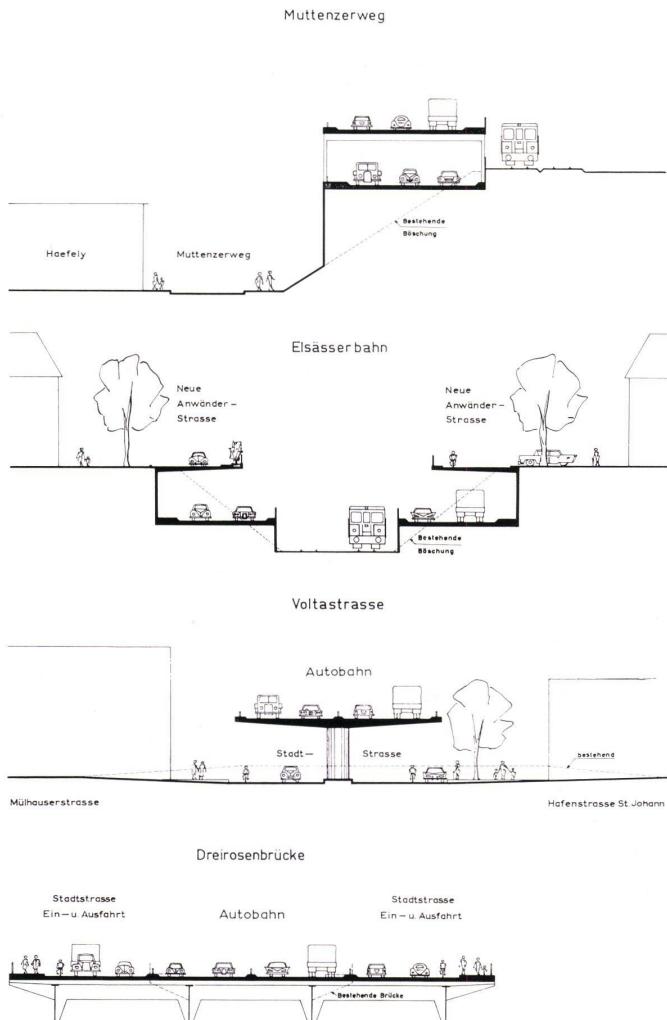
Größe und Linienführung des Ringes

Damit der Ring seine verkehrstechnische Aufgabe richtig erfüllen kann, darf er nicht zu weit und nicht zu eng gezogen werden. Wird er zu weit gezogen, so wird das Stadtinnere zu wenig entlastet; wird er zu eng gezogen, so wird er zu wenig Tangentialverkehr von den bestehenden Ringstraßen ablenken. Mit seinem Durchmesser von etwa 2,5 bis 3,5 Kilometer und seinem Umfang von etwa 12 km entspricht er den Ringlösungen anderer Städte (Essen, Hannover, Köln).

Im Vergleich mit der grundsätzlichen Forderung eines Tangentenringes ist die Linienführung bereits eine Detailfrage, die auf Grund eingehender Studien vielleicht auch etwas anders gelöst werden kann, als dies von uns vorgeschlagen wird. Immerhin hat die genauere Prüfung unseres Vorschlags ergeben, daß er eine so große Zahl verkehrstechnischer, städtebaulicher und ausführungstechnischer Vorteile aufweist, daß eine vollständig andere Lage des Ringes nicht wünschenswert ist. Die dank den schweizerischen, deutschen und französischen Bahnenlinien vorhandenen Baulücken vom Bahnhof St. Johann über den Bahnhof SBB zum badischen Bahnhof stellen für Basel eine einmalige verkehrstechnische und städtebauliche Chance dar.

Anschlüsse der Fern-, Vorort- und Stadtstraßen an den Ring

Anzahl, Lage und gegenseitige Anordnung der Anschlüsse sind für das richtige Funktionieren des Ringes von ausschlaggebender Bedeutung. Eine zu große Anzahl von Anschlägen vermindert die Leistungsfähigkeit, eine zu kleine Anzahl die Anziehungskraft des Ringes. Die Anschlüsse müssen deshalb folgende Bedingungen erfüllen:



Vorschläge der Fachverbände für die Querschnittsgestaltung der Autobahn auf Stadtgebiet 1:600.

a) **Technische Ausbildung**, insbesondere Länge der Ein- und Ausfädelspuren und Radien, Länge und Gefälle der Rampen.

b) **Anschluß sämtlicher fünf Fernstraßen und der wichtigsten Vororts- und Stadtstraßen.**

Die gleichzeitige Erfüllung dieser beiden Bedingungen ist bei einer Ringlänge von etwa 12 km möglich, sofern die Anschlüsse ungefähr gleichmäßig, das heißt mit einem Abstand von etwa 0,5 bis 1 km angeordnet werden.

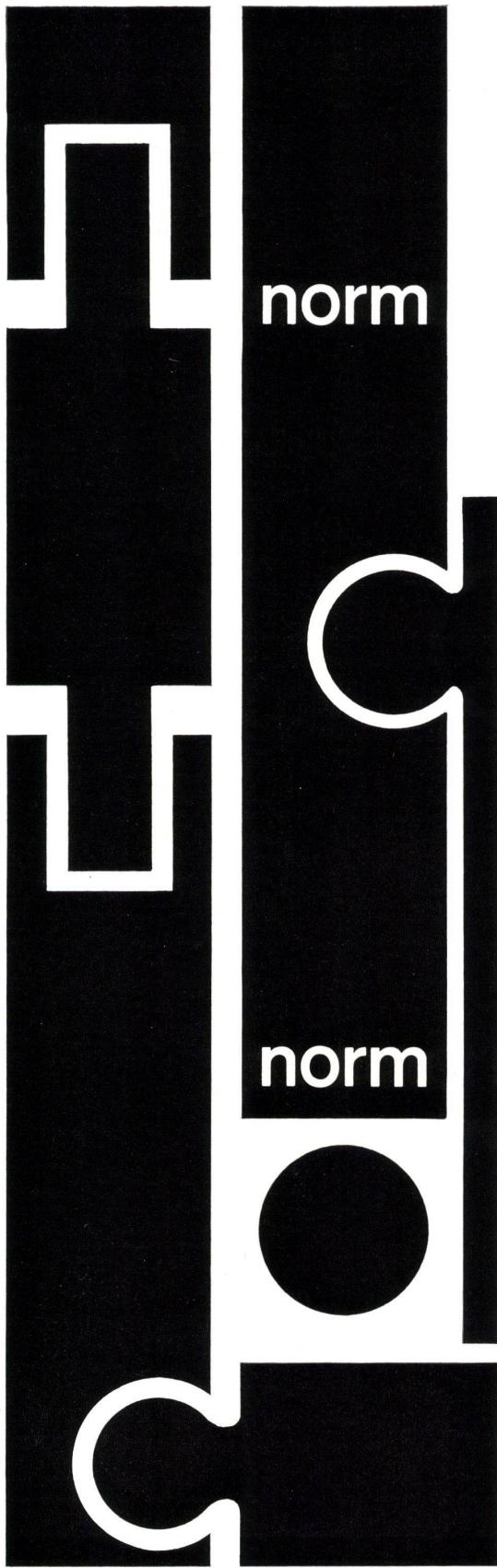
Untersuchung einzelner Verkehrsrelationen

Bei allen größeren Städten überwiegt der Ziel- und Quellverkehr den Transitverkehr. Auf der schweizerischen Autobahn wird der Ziel- und Quellverkehr ungefähr viermal so groß sein wie der ungebrochene Transitverkehr.

Die Fachverbände sind deshalb der Auffassung, daß dem Ziel- und Quellverkehr unbedingt die Priorität in bezug auf das Bauprogramm und in bezug auf die technische Ausbildung der zugehörigen Straßenzüge gehört.

Auch die eidgenössische Planungskommission stellt den Grundsatz der Priorität des Ziel- und Quellverkehrs für alle größeren Schweizer Städte (Zürich, Bern, Luzern, Genf,

Lausanne und St. Gallen) in den Vordergrund. Es ist nicht einzusehen, warum Basel mit seinen wichtigen internationalen Handels- und Industriebeziehungen als einzige größere Schweizer Stadt zuerst kostspielige Umfahrungs-Autobahnen bauen soll, die nur dem zahlenmäßig weit untergeordneten Transitverkehr, nicht aber dem für Basel auch wirtschaftlich interessanten Ziel- und Quellverkehr dienen. Dank der direkten Verbindung aller drei Autobahnen mit dem städtischen Ring kann auch der zwischen den Autobahnen vorhandene Transitverkehr den Ring benützen, ohne daß das städtische Straßennetz belastet wird. Erst wenn der städtische Autobahnring einmal überlastet sein sollte, was vielleicht in 30 bis 50 Jahren möglich wäre, muß der Transitverkehr um die Stadt herum geleitet werden. Erst dann wäre der Zeitpunkt für den Bau der Transitaubahn via Kraftwerkinsel - Bäumlihof gekommen. Für den französisch-schweizerischen Transitverkehr wäre voraussichtlich keine besondere Autobahn auf Schweizerboden mehr nötig, weil bis dahin der Bau der zollfreien und autobahnmäßigen Verbindung zwischen der französischen und der deutschen Autobahn via Hüningen-Weil in den Bereich der Möglichkeit rücken dürfte. Damit erreicht der französische Transitverkehr ebenfalls über die deutsche Transitaubahn das schweizerische Netz.



**Reduzieren Sie Ihre Baukosten mit
genormten Bauteilen der**

Metallbau AG, Zürich 47

Anemonenstrasse 40 Telefon 051 / 52 13 00

Bauetappen

Im Hinblick auf die Finanzierung und das Bauvolumen ist die Möglichkeit einer etappenweisen Ausführung des Autobahnringes von größerer Bedeutung. Der Vorschlag der Fachverbände läßt sich ohne Nachteile und ohne wesentliche Mehrkosten in verschiedene Etappen unterteilen.

Kosten

Eine genügend genaue Berechnung der Baukosten war aus Zeitgründen nicht möglich. Solange nur die Kosten für die Autobahnen und städtischen Hauptstraßen, nicht aber für das übrige Straßennetz und vor allem auch nicht für den öffentlichen Verkehr vorliegen, wäre ein Vergleich mit den vom Experten berechneten Kosten auch nicht stichhaltig.

Es ist selbstverständlich, daß die Inkovenienzen beim Vorschlag der Fachverbände niedriger ausfallen werden als beim Verkehrsplan des Experten, weil der Ring die bestehenden Straßen nicht benutzt, sondern größtenteils über Bahn- und Böschungsareal liegt.

Neben diesen, die eigentlichen Baukosten beeinflussenden Fakto-

ren müssen nach Auffassung der Fachverbände auch folgende indirekte Kosten berücksichtigt werden:

a) Entwertung von Wohnquartieren durch Lärm, Gestank und Unfallgefahr. Als Beispiel kann der ganze äußere Ring von der Gundeldingerstraße bis zum LuzernerRing genannt werden, der nach dem Vorschlag des Experten nicht entlastet wird.

b) Verlust an Bauland. Nach dem Vorschlag der Fachverbände kann auf das zirka 60 000 m² Boden beanspruchende Anschlußbauwerk im Bäumlihof verzichtet werden.

Wertbeständigkeit. Der Ring stellt eine Verkehrsanlage von bleibendem Wert dar, während beim Vorschlag des Experten die Gefahr besteht, daß seine Anlagen nach kurzer Zeit wegen zu kleiner Leistungsreserve entwertet sind und dem neuen Verkehrsstrom angepaßt werden müssen.

Wirtschaftlichkeit. Aus den Überlegungen der Fachverbände darf geschlossen werden, daß unser Vorschlag gesamthaft eine wirtschaftlichere Lösung darstellt als der Verkehrsplan des Experten.

Max Werder

Wie im Kanton Aargau geplant wird

«Regionalplanung im Aargau» ist in letzter Zeit wenn nicht zum Schlagwort, so doch zum häufig diskutierten Begriff geworden. Die Tätigkeit der aargauischen Regionalplanungsgruppen erregte in der Nordwestschweiz und darüber hinaus lebhaftes Interesse. So schrieb der Präsident der größten Schweizer Stadtmaargauischen Regierungsrat:

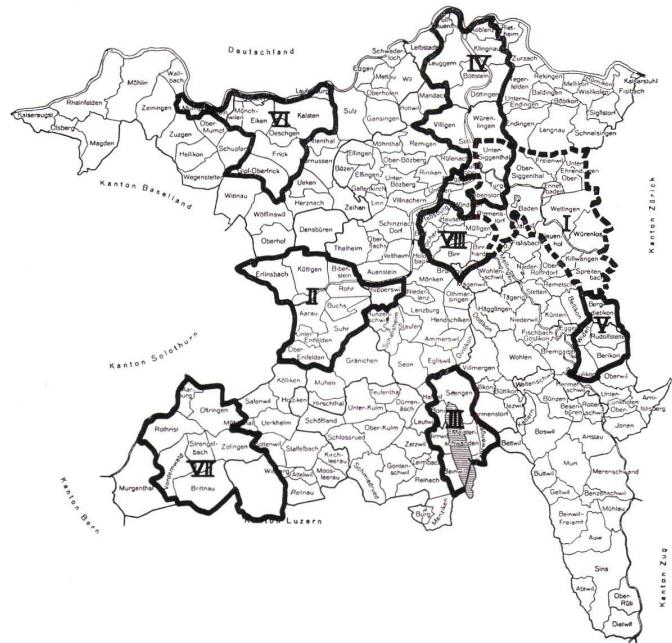
Hier ruft alles nach Regionalplanung. Eine entsprechende Anregung wurde auch im Gemeinderat eingereicht. Dabei wurde erwähnt, daß im Kanton Aargau die Regionalplanung gut geordnet sei. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir einiges darüber berichten würden.

Die Bekanntmachung der aargauischen Regionalplanungstätigkeit ist vor allem das Verdienst der kantonalen und der außerkantonalen Presse. Da in der Schweiz eine Planung nur realisiert werden kann, wenn die Mehrheit der Aktivbürgerchaft dafür eintritt, kann diese Aufklärungstätigkeit nicht hoch genug eingeschätzt werden. Wir danken der Presse für ihre äußerst wertvolle Mitarbeit.

Wenden wir uns nunmehr den rechtlichen Grundlagen der Organisation, der Finanzierung und der praktischen Durchführung der aargauischen Regionalplanungen zu.

Rechtsgrundlagen und Organisation

Den schweizerischen Teilnehmern dürfte bekannt sein, und unsere ausländischen Gäste werden mit Er-



Die aargauischen Regionalplanungsgruppen.